



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1143]

नई दिल्ली, शनिवार, मार्च 9, 2019/फाल्गुन 18, 1940

No. 1143]

NEW DELHI, SATURDAY, MARCH 9, 2019/PHALGUNA 18, 1940

दिल्ली विकास प्राधिकरण

(मुख्य योजना अनुभाग)

सार्वजनिक सूचना

नई दिल्ली, 9 मार्च, 2019

का.आ. 1279(अ).—दिल्ली विकास प्राधिकरण/केंद्र सरकार का दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 की धारा 11-‘क’ के अंतर्गत मुख्य योजना-2021 में निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव है, जिन्हें एतद्वारा जनता की जानकारी के लिए प्रकाशित किया जाता है। प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में यदि किसी व्यक्ति को कोई आपत्ति हो/कोई सुझाव देना हो, तो वे अपनी आपत्ति/सुझाव इस सार्वजनिक सूचना के जारी होने की तिथि से तीस (30) दिन की अवधि के अंदर आयुक्त एवं सचिव, दिल्ली विकास प्राधिकरण, ‘बी’ ब्लॉक, विकास सदन, नई दिल्ली-110023 को लिखित रूप में भेज सकते हैं। आपत्ति करने अथवा सुझाव देने वाले व्यक्ति अपना नाम और पते के अतिरिक्त टेलीफोन नम्बर/संपर्क नम्बर एवं ई-मेल आई.डी. भी दें, जो पठनीय हो।

संशोधन :

दिल्ली मुख्य योजना-2021		
(1)	(2)	(3)
क्रम सं.	विद्यमान संशोधन-दि.मु.यो.-2021	प्रस्तावित संशोधन-दि.मु.यो.-2021
अध्याय: 3. दिल्ली शहरी क्षेत्र-2021		
1.	पैरा 3.3.1.1 नियोजित क्षेत्र-ए. एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन	
	एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन को तीव्र विकास जोन बनाने पर विचार किया गया है। पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) की संकल्पना को प्रभाव जोन के अंदर विकास के लिए अपनाया जाएगा, जिससे अधिकतम संख्या में व्यक्ति एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी के अंदर रह सकें, कार्य कर सकें और मनोरंजन के साधन ढूँढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास की योजना निम्नलिखित के आधार पर तैयार की जाएगी।	एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन को तीव्र विकास जोन बनाने पर विचार किया गया है। पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) की संकल्पना को प्रभाव जोन के अंदर विकास के लिए अपनाया जाएगा, जिससे अधिकतम संख्या में व्यक्ति एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी के अंदर रह सकें, कार्य कर सकें और मनोरंजन के साधन ढूँढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास की योजना पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार तैयार की जाएगी।
	i) ... से vii) तक...	

2.	3.3.2 पुनर्विकास स्कीमों हेतु नीति	
	<p>i) एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को उनकी भौतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे-मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और खण्ड 12.18 के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों के साथ टी.ओ.डी. जोन के रूप में निर्दिष्ट किया जाना चाहिए ।</p> <p>iii) क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए योजना अनुमति है । हालांकि टी.ओ.डी. जोन में व्यापक स्कीमों के लिए न्यूनतम 1 हैक्टेयर क्षेत्र पर विचार किया जाएगा । इस अनुमति की आवश्यकता अनुमोदित ले-आउट/पुनर्विकास/ विद्यमान नियमितिकरण योजना के लिए नहीं होगी ।</p> <p>ख) 1. केवल यदि क्षेत्र के लिए अनुमोदित प्रभाव जोन योजना अथवा एकीकृत स्कीम विद्यमान हो, तो विकासकर्ता संस्था को 3000 वर्ग मीटर के न्यूनतम क्षेत्रफल के लिए कलस्टर ब्लॉक अनुमोदन दिया जा सकता है । स्वामी विकासकर्ता संस्था को अपनी व्यक्तिगत संपत्तियों को पूल तथा पुनः संगठित करना चाहिए ताकि परिचालन क्षेत्रों और कॉमन सुविधाओं के अतिरिक्त कॉमन ग्रीन/सॉफ्ट पार्किंग के रूप में न्यूनतम 30 प्रतिशत क्षेत्र की व्यवस्था की जा सके ।</p> <ul style="list-style-type: none"> टी.ओ.डी. जोन में सार्वजनिक मनोरंजनात्मक/ खुले स्थान का 20 प्रतिशत, जिन्हें विकासकर्ता संस्था द्वारा निर्मित विकसित और सुव्यवस्थित किया जाएगा, हर समय सामान्य जनता के लिए खोला जाएगा, ऐसा न होने पर इन स्थानों को पब्लिक एजेंसी द्वारा नियंत्रण में ले लिया जाएगा । ऐसे स्थान की अवस्थिति को अनंतिम रूप से प्लान में दर्शाया जाएगा, जैसा कि खंड 12.18.1 में उल्लिखित है । सार्वजनिक उपयोग के लिए सरकार/स्थानीय निकाय को कम से कम 20 प्रतिशत भूमि निर्मित सड़कों/परिचालन क्षेत्रों के रूप में सौंपी जाएगी । तथापि, एफ.ए.आर. का लाभ संपूर्ण समामेलित भू-खण्ड पर लिया जा सकेगा । कम से कम 10 प्रतिशत की सीमा तक सड़कों/सार्वजनिक स्थलों के रूप में वापिस की जाने वाली भूमि एक तरफ होगी, जिसे समीपस्थ प्लॉट, जहां भी लागू हो, के साथ समाहित किया जाएगा । <p>ख) 2. पृथक भवनों को संबंधित प्राधिकारी द्वारा कलस्टर ब्लॉक/एकीकृत योजना अनुमोदन के फ्रेमवर्क के दायरे में संस्वीकृति दी जाएगी । टी.ओ.डी. परियोजनाओं के अनुमोदन हेतु कम्प्यूटरीकृत एकल विंडो क्लियरेंस प्रणाली अपनाई जाएगी, जिसका विवरण टी.ओ.डी. नीति के</p>	<p>i) एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को उनकी भौतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे-मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों के साथ टी.ओ.डी. नोड के रूप में निर्दिष्ट किया जाना चाहिए ।</p> <p>iii) क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए योजना अनुमति । हालांकि टी.ओ.डी. नोड के प्रभाव जोन में टी.ओ.डी. स्कीमों के लिए पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार विचार किया जाएगा । इस अनुमति की आवश्यकता अनुमोदित ले-आउट/पुनर्विकास/ विद्यमान नियमितिकरण योजना के लिए नहीं होगी ।</p> <p>ख) 1. 3000 वर्ग मीटर के न्यूनतम क्षेत्रफल के लिए कलस्टर ब्लॉक । स्वामी विकासकर्ता संस्था को अपनी व्यक्तिगत संपत्तियों को पूल तथा पुनः संगठित करना चाहिए ताकि परिचालन क्षेत्रों और कॉमन सुविधाओं के अतिरिक्त कॉमन ग्रीन/सॉफ्ट पार्किंग के रूप में न्यूनतम 30 प्रतिशत क्षेत्र की व्यवस्था की जा सके ।</p> <ul style="list-style-type: none"> हटा दिया गया <p>ख) 2. पृथक भवनों को सम्बद्ध प्राधिकारी द्वारा कलस्टर ब्लॉक अनुमोदन के फ्रेमवर्क के दायरे में लागू नीति के अनुसार संस्वीकृति दी जाएगी ।</p>

<p>प्रचालन के विनियमों में शामिल किया जाएगा, जिसे दि.वि. प्रा. द्वारा पृथक रूप से अधिसूचित किया जाएगा ।</p> <p>x) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन प्रदान करने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त के अधीन, व्यावसायिक उपयोग के लिए एफ.ए.आर. के न्यूनतम 10 प्रतिशत और सामुदायिक सुविधाओं के लिए एफ.ए.आर. के 10 प्रतिशत की अनुमति दी जाएगी, जो स्वयं सृजित पुनर्विकास की प्रक्रिया को बढ़ाने की दृष्टि से दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • इसके अतिरिक्त, टी.ओ.डी. जोन के अंदर, समग्र एफ.ए.आर. का न्यूनतम 30 प्रतिशत आवासीय उपयोग के लिए अनिवार्य होगा। इस घटक में 32-40 वर्ग मी. के बीच की रेंज के आकार वाली 50 प्रतिशत इकाइयां शामिल हैं और शेष 50 प्रतिशत ≤ 65 वर्ग मी. के घरों को शामिल करती है। टी.ओ.डी. जोन के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रीय योजना भूमि-उपयोगों के अंदर उपयोगों का निर्दिष्ट मिश्रण तालिका 12.18 में दर्शाया गया है । <p>xiv) भूमि उपयोग को मुख्य योजना/क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार शासित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोग को मिश्रित उपयोग विनियमों और विशिष्ट क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार अनुमति दी जाएगी । एम.आर.टी.एस. प्रभाव जोन को टी.ओ.डी. जोन के रूप में निर्धारित किया जाएगा और खण्ड 12.18 के अनुसार मानदंड लागू होंगे ।</p> <p>xv) टी.ओ.डी. नीति के प्रचालन के लिए विस्तृत विनियम, प्रक्रिया और भागीदारी की समय-सीमा सहित समयबद्ध ढंग से पृथक रूप से तैयार किए जाएंगे । नीति को जनता के अनुकूल और पारदर्शी बनाने के लिए, समाचार पत्रों और वेबसाइट में 30 दिन का समय देते हुए स्टेक होल्डरों के विचार आमंत्रित करने के लिए विस्तृत विनियमों को पब्लिक डोमेन में रखा जाएगा, क्योंकि इसमें भागीदारी के माध्यम से विकास शामिल है ।</p>	<p>x) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन प्रदान करने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त के अधीन, व्यावसायिक उपयोग के लिए एफ.ए.आर. के 10 प्रतिशत तक और सामुदायिक सुविधाओं के लिए एफ.ए.आर. के 10 प्रतिशत की अनुमति दी जाएगी। यह अनुमति स्वयं सृजित पुनर्विकास की प्रक्रिया को बढ़ाने की दृष्टि से दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • टी.ओ.डी. नोड के अंदर एफ.ए.आर. उपयोग और उपयोगों के निर्देशात्मक मिश्रण के अंतर्गत उपयोगों का अनुमेय मिश्रण पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार होगा । <p>xiv) भूमि उपयोग को मुख्य योजना/क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार शासित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोग को मिश्रित उपयोग विनियमों और विशिष्ट क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार अनुमति दी जाएगी ।</p> <p>xv) हटा दिया गया ।</p>
अध्याय 12.0 : परिवहन	
<p>10. 12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच सहक्रिया (सिनर्जी)</p> <p>... इस संदर्भ में एम.आर.टी.एस. की मध्य पंक्ति के दोनों तरफ 500 मी. की गहराई तक एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के लिए स्थल की स्थितियों के आधार पर विद्यमान भूमि उपयोगों के चयनित पुनर्विकास और पुनः सघनता/तीव्रीकरण की आवश्यकता होगी ।</p>	<p>12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच सहक्रिया (सिनर्जी)</p> <p>... इस संदर्भ में ट्रांजिट स्टेशन के चारों ओर 500 मी. के दायरे के अंदर आने वाले अधिकतर क्षेत्र को तीव्र (इंटेन्स) विकास क्षेत्र के रूप में सीमांकित किया जाएगा । नीति के अनुसार सभी टी.ओ.डी. स्कीम की इस 500 मी. के तीव्र (इंटेन्स) विकास क्षेत्र तक सीमित होंगी ।</p>
तालिका 12.7 : परिवहन के लिए विकास नियंत्रण [विकास नियंत्रण (4)]	
<p>11. क्र.सं. 4 घ. जोन-‘ओ’ को छोड़कर एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले सभी बस डिपो/टर्मिनलों का विकास टी.ओ.डी. मानदंडों (धारा 12.18) के अनुसार किया जाएगा, जिसमें वे कॉरिडोर शामिल नहीं हैं जो शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में स्थित हैं ।</p> <p>क्र.सं. 5 ड. तथापि एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले आई.एस.बी.टी. शहरी विस्तार के कम</p>	<p>क्र.सं. 4 घ. जोन-‘ओ’ को छोड़कर एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले सभी बस डिपो/टर्मिनलों का विकास टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार किया जाएगा, जिसमें वे कॉरिडोर शामिल नहीं हैं जो शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में स्थित हैं ।</p> <p>क्र.सं. 5 ड. तथापि एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले आई.एस.बी.टी. शहरी विस्तार के कम</p>

	सघनता वाले आवासीय क्षेत्रों के अंदर आने वाले कॉरिडोर को छोड़कर टी.ओ.डी. मानदंडों (धारा-12.18) के अनुसार विकसित किए जाएंगे । क्र.सं. 8 यदि मेट्रो यार्ड एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता है, तो इसे टी.ओ.डी. मानदंडों (धारा 12.18.1 एवं 2) के अनुसार विकसित किया जाए । केवल यदि यार्ड क्षेत्र का 50 प्रतिशत से अधिक भाग एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता हो और/अथवा इनको बहु-मंजिले यार्ड के रूप में विकसित किया गया हो ।	कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्रों के अंदर आने वाले कॉरिडोर को छोड़कर टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार विकसित किए जाएंगे । क्र.सं. 8 यदि मेट्रो यार्ड एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता है, तो इसे टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार विकसित किया जाए । केवल यदि यार्ड क्षेत्र का 50 प्रतिशत से अधिक भाग एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता है और/अथवा इनको बहु-मंजिले यार्ड के रूप में विकसित किया गया हो ।
14	पैरा 12.18 ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) के लिए विकास नियंत्रण मानदण्ड ।	“हटा दिया गया”
अध्याय 17.0 विकास कोड		
15.	खण्ड-4.0 निर्धारित उपयोग जोन टी.ओ.डी. जोन 3.3.1.1 एके अनुसार सभी संबद्ध क्षेत्रीय योजनाओं में टी.ओ.डी. जोन सीमांकित किया जाएगा । यह जोन सी2 और पी.एस.2 के अनुसार प्रदूषणकारी और संभावित खतरनाक उपयोगों और कार्यकलापों को छोड़कर समान प्लॉट के अंदर विभिन्न उपयोगों के मिश्रण के प्रावधान में लचीलेपन की अनुमति देगा । मानदण्ड 12.18के अनुसार लागू होंगे ।	“हटा दिया गया”
16.	तालिका 17.1: न्यूनतम सैट बैक टिप्पणी; ii) टी.ओ.डी. न्यूनतम 18 मीटर चौड़ी मार्गाधिकार वाली विद्यमान सड़कों पर अवस्थित होंगी । (पुनर्विकास क्षेत्रों, स्लम पुनर्वास/विशेष क्षेत्र और गांवों के लिए 12 मीटर मार्गाधिकार) iii) सेटबैक्स भवन-निर्माण उपविधि के अनुसार ऊँचाई और हवादारी (वेंटिलेशन) की अपेक्षाओं की शर्त के अधीन हैं । टी.ओ.डी. स्कीम उक्त सेटबैक्स मानदंडों के अनुसार नियोजित की जाएंगी, जबकि यह सुनिश्चित करने का प्रयत्न किया जा रहा है कि सभी आवासीय इकाइयों में सर्दी के सबसे छोटे दिनों में रहने वाले कम से कम एक कमरे में न्यूनतम 2 घंटे सूरज की रोशनी आए तथा प्राकृतिक हवादारी के लिए विकल्प हो । भवन-निर्माण उपविधि में संबद्ध परिवर्धन किए जाएंगे । vii) टी.ओ.डी. स्कीम में विद्यमान सार्वजनिक मार्गाधिकार >18 मीटर के सम्मुख प्लॉट के किसी किनारे को “अग्रभाग” (फ्रंट) के रूप में माना जाएगा । viii) एकीकृत टी.ओ.डी. स्कीम के लिए मुख्य भवन का अग्रभाग/अग्रभाग सेटबैक के बिना सार्वजनिक स्ट्रीट/स्ट्रीटों के सामने होगा/होंगे तथा स्ट्रीट की दृश्यात्मक निगरानी में सहायता के लिए सक्रिय अग्रभाग (फ्रंटेज) तालिका 17.2 के अनुसार होगा ।	तालिका 17.1: न्यूनतम सैट बैक टिप्पणी; ii) “हटा दिया गया ।” iii) सेटबैक्स भवन-निर्माण उपविधि के अनुसार ऊँचाई और हवादारी की अपेक्षाओं की शर्त के अधीन हैं । vii) “हटा दिया गया ।” viii) “हटा दिया गया ।” तदनुसार भोश पाद टिप्पणियों की संख्या दोबारा बदलकर लिखी जाए ।
17.	खण्ड 8(4) पार्किंग मानक—तालिका 17.2 : पार्किंग मानक 6. टी.ओ.डी. जोन के अंदर सभी उपयोग परिसर ।	खण्ड 8(4) पार्किंग मानक—तालिका 17.2 : पार्किंग मानक अध्याय 12.0 परिवहन “हटा दिया गया ।”

पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) नीति

औचित्य

1. परागमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) एक नवीन शहरी प्रतिमान है, जिसमें सुसम्बद्ध मिश्रित उपयोग के माध्यम से भूमि की धारणीय गतिशीलता और अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए विद्यमान एवं भावी सार्वजनिक पारगमन आधारिक संरचना और सम्बद्ध अधिकतम उपयोग को सरल बनाना शामिल है।
2. दिल्ली में टी.ओ.डी. दृष्टिकोण व्यवस्थित रूप से नीतिपरक परिवहन परेशानियों को कम करने; व्यक्तियों और नौकरियों को जन परिवहन के समीप लाने, भूमि उपयोग के अत्यधिक आवश्यक एकीकरण को बढ़ाने, शहर में सघनता और परिवहन में सहायता करेगी। इसके परिणामस्वरूप परिवहन स्टेशनों के प्रभावी जोनों के अंदर सुसम्बद्ध, चलने योग्य, मिश्रित उपयोग विकास होगा। यह एक गहन प्रतिमान बदलाव है जो संभाव्य रूप से सार्वजनिक परिवहन सवारी में सुधार कर सकती है, गाड़ियों की भीड़-भाड़ को कम कर सकती हैं और लंबे समय तक ग्रीन हाउस उत्सर्जन तथा प्रदूषण को कम कर सकता है।
3. शहर के ब्राउनफील्ड क्षेत्रों में अन्तर्निहित आर्थिक संभावना और भूमि के महत्व को समझने के लिए टी.ओ.डी. एक महत्वपूर्ण नीति है। यह सार्वजनिक क्षेत्रों में उपयोग और कार्यकलापों के नियोजित तीव्रीकरण, नवीन आधारिक संरचना और जन क्षेत्रों में सुधारों के माध्यम से शहर में चयनित नोड/क्षेत्रों में पुनरूद्धार में सहायक होगा। इसके अतिरिक्त, टी.ओ.डी. नीतिगत रूप से स्थापित परिवहन क्षेत्रों के चारों ओर नवीन आवास स्टॉक और आर्थिक केंद्रों के विकास में सहायता करके तथा मूल्य प्राप्ति के अवसर उपलब्ध करवाकर सार्वजनिक परिवहन आधारिक संरचना-मेट्रो रेल, क्षेत्रीय त्वरित परिवहन प्रणाली (आर.आर.टी.एस.) आदि में बड़े पैमाने पर किए जा रहे निवेश का लाभ उठाने के लिए दिल्ली को अवसर प्रदान करेगा।

मार्गदर्शी सिद्धांत

4. दिल्ली की टी.ओ.डी. नीति एफ.ए.आर. और मिश्रित उपयोगों के लिए उच्चतम अनुमेय मानदण्डों की व्यवस्था करके शहर में अत्यधिक प्रबल विकास क्षेत्रों का सृजन करेगी। अवसरों को अधिकतम बढ़ाने और ऐसे प्रबल विकास के परिणामों का प्रबंध करने के उद्देश्य से यह नीति दि.वि.प्रा द्वारा यथा अधिसूचित उच्च विकास क्षमता (ट्रांजिट नोड्स) के साथ ट्रांजिट नोड्स में नीतिगत रूप से लागू की जाएगी। यह उच्च स्तरीय सेवाओं और धारणीयता के सिद्धांतों के अनुसार विकसित किए गए सुनियोजित विकास केंद्रों के सृजन में सहायक होगी, और शहर के लिए भावी आर्थिक संचालक तथा सांस्कृतिक हबों को विकसित करने में समर्थ होगी।
5. दि.वि.प्रा./यूटीपैक शहर में विभिन्न ट्रांजिट नोड की विकास क्षमता का तीव्र मूल्यांकन शुरू करेगा और उनकी नीतिगत महत्ता और आसान कार्यान्वयन के आधार पर कम संख्या में टी.ओ.डी. नोड अधिसूचित करेगा।
 - 5.1. ऐसे ट्रांजिट नोड्स मेट्रो रेल, रेलवे, आर.आर.टी.एस. अथवा 10,000 से अधिक पीक ऑवर पर डायरेक्शन टैफिक (पी.एच.पी.डी.टी.) रखने की क्षमता वाले किसी भी जन परिवहन प्रणाली (उदाहरणतः भविष्य में बस रेपिड प्रणाली) के आस-पास होंगे।
 - 5.2. नीतिगत नोड्स की पहचान निम्नलिखित व्यापक विचारों के आधार पर की जाएगी:
 - 5.2.1. चयनित नोड्स में ऐसे स्थल होंगे, जिन पर प्रभाव जोन (खंड 11 में यथा परिभाषित) के अंतर्गत खाली पड़ी अथवा उपयोग अधीन सरकारी स्वामित्व की भूमि, सरकारी आवास, व्यवसायिक केंद्रों, औद्योगिक संपदाओं इत्यादि जैसे पुनर्विकास को जल्दी से शुरू किया जा सके। प्राथमिकता आधार पर पुनर्विकास के लिए ऐसे स्थलों की उपलब्धता यह सुनिश्चित करेगी कि दि.वि.प्रा./यूटीपैक संपूर्ण नोड की क्रमिक तीव्रता हेतु आवश्यक प्रोत्साहन देने के लिए प्रवर्तित परियोजनाएँ शुरू कर सके;
 - 5.2.2. उनके पास ग्रीनफील्ड और कम-सघनता वाले ब्राउनफील्ड स्थलों का अच्छा मिश्रण होगा। यह इस बात को सुनिश्चित करेगा कि सभी चयनित नोड्स के पास तेजी से कार्य करने की क्षमता है;
 - 5.2.3. उनकी अवस्थिति नीतिगत होगी जो या तो शहर के आर्थिक/सांस्कृतिक हबों के रूप में होगी अथवा या फिर शहर में अल्प-विकसित क्षेत्रों के विकास/पुनरूद्धार के संभावित गति के रूप में होगी।

6. इसके अतिरिक्त, ऐसे ट्रांजिट नोड्स जहाँ भू-स्वामियों द्वारा इस नीति के मानदण्डों के अनुसार विकास आरंभ करने के लिए पर्याप्त इच्छा व्यक्ति की गई हो, उन पर टी.ओ.डी. नोड्स के अनुसार अधिसूचना हेतु विचार भी किया जाएगा।
- 6.1. ऐसे इच्छुक आवेदक जो टी.ओ.डी. नोड के मानदण्डों के अनुसार किसी अन्य ट्रांजिट नोड (टी.ओ.डी. नोड के रूप में पहले से अधिसूचित न किए हुए) पर विकास करने की इच्छा रखते हैं और इस नीति की अपेक्षाओं को पूरा करते हैं, वे दि.वि.प्रा./यूटीपैक को अपनी इच्छा एक आवेदन-पत्र के माध्यम से व्यक्त कर सकते हैं। इस आवेदन-पत्र में निम्नलिखित शामिल होंगे:-
- खण्ड 19 से 26 में निर्धारित की गई शर्तों के अनुसार 'टी.ओ.डी. स्कीम' के रूप में पुनर्विकास किए जाने वाले प्रस्तावित स्थलों को दर्शाने वाला नक्शा,
 - टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत प्रस्तावित भूमि की अवस्थिति और क्षेत्रफल के विवरण सहित भू-स्वामियों की सूची,
 - शामिल सभी भू-स्वामियों से सहमति-पत्र।
- 6.2. ऐसी नोड जहाँ कम से कम 8 हेक्टेयर भूमि को शामिल करते हुए एक या उससे अधिक ऐसे आवेदन-पत्र प्रस्तुत किए गए हों, पर दि.वि.प्रा. द्वारा नए टी.ओ.डी. नोड के रूप में अधिसूचना हेतु विचार किया जाएगा। यह खण्ड 5 के अनुसार दि.वि.प्रा./यूटीपैक द्वारा चिह्नित नोड के अतिरिक्त होगा।
7. दि.वि.प्रा./यूटीपैक मांग के आधार पर चिह्नित ऐसे अतिरिक्त नोड और भविष्य में चिह्नित किसी अन्य नीतिगत नोड्स को शामिल करने के लिए समय-समय पर चिह्नित टी.ओ.डी. नोड की सूची को संशोधित/अपडेट कर सकता है।
8. डी.डी.ए. यूटीपैक प्रायोगिक आधार पर कुछ निम्नलिखित टी.ओ.डी. नोड्स शुरू करेगा :
- द्वारका सेक्टर 21 मेट्रो स्टेशन
 - रोहिणी सेक्टर 18 मेट्रो स्टेशन
 - मयूर विहार एक्सटेंशन मेट्रो स्टेशन
 - मुकुन्दपुर मेट्रो स्टेशन
 - सरोजिनी नगर और आई.एन.ए. मेट्रो स्टेशन (संयुक्त)
9. टी.ओ.डी. नीति केवल ऐसे अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभावी जोन (खंड 11 में यथा परिभाषित) में लागू होगी। संबंधित प्रभावी जोनों के अंतर्गत आने वाली सभी भूमि/संपत्तियाँ इस नीति के मानदंडों के अनुसार विकास शुरू करने के लिए पात्र होंगी बशर्ते कि वे खण्ड 19 से 26 में निर्धारित की गई टी.ओ.डी. स्कीमों को शुरू करने के लिए अपेक्षाओं को पूरा करती हों।
10. इस नीति के माध्यम से निम्नलिखित मुख्य परिणाम लक्षित होंगे।
- 10.1. अनुकूलित सघनता तथा उपयोगों और कार्य-कलापों की विविधता:
- यह बढ़ी हुई सघनता और उच्च एफ.ए.आर. मानदण्डों, सम्बद्ध मिश्रित उपयोग विकास द्वार सरल बनाया जाएगा। यह आधुनिक संरचना की आनुपातिक वृद्धि, और पर्यावरण संरक्षण के सख्त मानदंडों के उपयोग तथा सार्वजनिक स्थल प्रावधान के साथ पूरा किया जाएगा। ऐसी पद्धति के परिणामस्वरूप कार्यकलापों का अनुकूलतम मिश्रण तथा सार्वजनिक परिवहन प्रणाली से जुड़ी उच्च कार्य सघनता प्राप्त होगी, इन क्षेत्रों की विकास संभावनाओं को खोलेगी और कीमत बढ़ाने में सहायक होगी।
- 10.2. गतिशीलता में सुधार:
- 10.2.1. पैदलयात्री और एन.एम.टी. अनुकूल पर्यावरण-पैदल यात्री और एन.एम.टी. को उच्च प्राथमिकता देना निजी कार को न्यूनतम प्राथमिकता ऐसी नीतियों द्वारा देना जैसे:- प्रतिबंधित वाहन कैरिजवे, सभी विकास के लिए सीमित कार पार्किंग मानदण्ड, प्रतिबंधित और ऊँची दर वाली सार्वजनिक पार्किंग, पैदलयात्री और एन.एम.टी. सुविधाओं को बढ़ाना/उपलब्ध कराना इत्यादि।

10.2.2. उन्नत कनेक्टिविटी और नेटवर्क सघनता यातायात प्रबंधन योजनाओं द्वारा क्षेत्र में कनेक्टिविटी बढ़ाना, परिवहन आधारिक संरचना में वृद्धि, स्ट्रीट सुधारों तथा पैदलयात्रियों और एन.एम.टी. रूट के नेटवर्क का सृजन।

10.2.3. मॉडल शिफ्ट-अंतिम दूरी संपर्क और पैदल यात्री सुगम्यता में सुधार के लिए कुशल मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन और इंटरचेंज की व्यवस्था करना सार्वजनिक वाहन अतिरिक्त समय के पक्ष में मॉडल शिफ्ट शुरू करना।

10.3. उन्नत सार्वजनिक क्षेत्र:

बाधा रहित सर्वव्यापी पहुँच के साथ जीवंत और सुरक्षित सार्वजनिक क्षेत्र का निर्माण, निर्मित रूप और सार्वजनिक ओपन स्पेस/ग्रीन के जुड़ाव द्वारा प्राप्ति, स्ट्रीटकेप्स का सुधार, और विभिन्न प्लेस-मेकिंग नीति का कार्यान्वयन।

11. प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के प्रभाव जोन के दो घटक होंगे।

11.1. 'टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र'- एक ऐसा क्षेत्र, जो अधिकतर ट्रांजिट स्टेशन के 800 मीटर की परिधि में आता हो। टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र की वास्तविक सीमाओं को दि.वि.प्रा./यूटीपैक द्वारा समीपस्थ सड़कों के 800 मीटर की परिधि में आता हो। टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र की वास्तविक सीमाओं को दि.वि.प्रा./यूटीपैक द्वारा समीपस्थ सड़कों के 800 मीटर नेशनल सर्किल के पुनः संरेखण, प्राकृतिक और स्थलाकृति विशेषताओं, रेलवे लाइनों इत्यादि, जैसा लागू हो, द्वारा सीमांकित तथा अधिसूचित किया जाएगा।

11.2. 'इंटेंस विकास क्षेत्र'- एक ऐसा क्षेत्र जो अधिकतर ट्रांजिट स्टेशन के चारों ओर 500 मीटर की परिधि के अंतर्गत आता हो। सभी टी.ओ.डी. स्कीमों को खंड 19 से 26 के प्रावधानों के अनुसार इस 500 मीटर के इंटेंस विकास क्षेत्र तक सीमित किया जाएगा।

12. दि.वि.प्रा./यूटीपैक विनियमों में यथा निर्धारित प्रत्येक अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड के सीमांकित टी.ओ.डी. योजना क्षेत्रों के लिए 'प्रभाव जोन योजना (आई.जैड.पी.)' तैयार करेंगे। दि.वि.प्रा./यूटीपैक इस उद्देश्य के लिए आई.जैड.पी. तैयार करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए विशेषज्ञ परामर्शी फर्मों/संस्थाओं को नियुक्त कर सकता है। आई.जैड.पी. को तैयार करना और विधिवत् अनुमोदन प्राप्त करना किसी भी टी.ओ.डी. स्कीम की संस्वीकृति के लिए पूर्व अपेक्षित होगा। यदि अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड की अतिव्यापी टी.ओ.डी. योजना क्षेत्रों के साथ अधिक निकटता होगी, तो ऐसे क्षेत्र एकीकृत आई.जैड.पी. सहित कॉरिडोर के रूप में नियोजित किए जाएंगे, जो स्टेशनों के टी.ओ.डी. योजना क्षेत्रों को जोड़ते हों।

13. प्रभाव जोन योजना (आई.जैड.पी.) स्थल विशेषताओं, प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड स्थिति, बहु-उपयोगी जोनों को शामिल करने के पब्लिक स्ट्रीट को उन्नत करने जैसे विस्तृत विभिन्न क्षेत्र सुधार कार्यों, आई.पी.टी. हेतु सुविधाओं, पैदलयात्री और एन.एम.टी. सुविधाओं, मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन, सार्वजनिक पार्किंग हेतु प्रावधान, अर्बन फर्नीचर, साइनेज, जन सुविधाओं, स्ट्रीट वेडिंग जोन आदि के अनुकूल होगी। आई.जैड.पी. में क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किसी भी अन्य योजनाओं अथवा स्कीमों जैसे-वॉकबिलिटी को बढ़ाना, स्ट्रीट सुधार, पार्किंग प्रबंधन जिला योजनाओं, आधारिक संरचना को बढ़ाना आदि को एकीकृत किया जाएगा। संबंधित ट्रांजिट एजेंसियों द्वारा ट्रांजिट स्टेशनों के चारों ओर प्रस्तावित किसी मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन, ओवर स्टेशन विकास अथवा स्टेशन क्षेत्र विकास परियोजनाओं को भी आई.जैड.पी. में शामिल किया जाएगा।

14. आई.जैड.पी. को विचार-विमर्श प्रक्रिया के माध्यम से तैयार किया जाएगा, जिसमें संबंधित स्थानीय निकाय ट्रांजिट एजेंसियाँ, सेवा प्रदाता एजेंसियाँ, प्रभाव जोन में आने वाले भूमि/संपत्ति स्वामी और क्षेत्र का उपयोग करने वाले अन्य स्टेक होल्डर समूह शामिल होंगे।

15. आई.जैड.पी. को विकास/पुनर्विकास कार्यक्रमों के कारण टी.ओ.डी. नोड में परिवर्तनों को दर्शाने के लिए और सुनिश्चित करने के लिए समय-समय अद्यतन/संशोधित किया जाएगा कि वे पर्याप्त सेवा मानकों और जीवन की गुणवत्ता को निरंतर पूरा कर रहे हैं।

16. किसी भी अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड पर विकास/पुनर्विकास शुरू करने की इच्छा रखने वाले इच्छुक भू-स्वामी इस नीति के खंड 19 से 26 के प्रावधानों और विनियमों में निर्धारित कार्य-पद्धति के अनुसार 'टी.ओ.डी. स्कीम' तैयार करके 'विकास कर्ता संस्था' (डी.ई.) के रूप में आवेदन कर सकते हैं।
17. विकासकर्ता संस्था (डी.ई.) सरकारी अथवा निजी भूमि/संपत्ति स्वामी, भूमि/संपत्ति स्वामियों का समूह अथवा एक संस्था (विकासकर्ता/व्यवसाय निगमित संस्था) जो भूमि/संपत्ति स्वामियों के समूह का प्रतिनिधित्व करती हो, हो सकती है, जो टी.ओ.डी. स्कीम को तैयार करने और विकास करने की इच्छुक हो।
- 17.1. यदि विकासकर्ता संस्था में बहु-संस्थाएँ शामिल हों, तो उन्हें भागीदारी में आवेदन करने के लिए सभी संघटक भू-स्वामियों के बीच वैध और कानून रूप से प्रवर्तनीय करार के माध्यम से एक साथ आना पड़ेगा और वे संबंधित टी.ओ.डी. स्कीम की निबंधन एवं शर्तों का पालन करेंगे और उनसे बाध्यकारी होंगे। विकासकर्ता संस्था के प्रत्येक संघटक सदस्य के पास टी.ओ.डी. स्कीम में भूमि का वैध और कानून स्वामित्व होना चाहिए तथा कानूनी रूप से भूमि का कब्जा होना चाहिए।
18. टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत भागीदारी स्वैच्छिक है। अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड्स के अंतर्गत भूमि संपत्ति के स्वामी टी.ओ.डी. नीति के अंतर्गत भागीदारी किए बिना अपने मौजूदा भवनों का विद्यमान अनुमेय एफ.ए.आर. के अनुसार उन्नयन/पुनर्विकास कर सकते हैं। तथापि, बढ़ाए गए एफ.ए.आर., तल कवरेज और मिश्रित उपयोग के विकास नियंत्रण मानदंडों तथा इस नीति एवं विनियमों में यथा निर्दिष्ट अन्य मानदंडों का लाभ केवल अनुमोदित टी.ओ.डी. स्कीमों को लागू करके लिया जा सकता है।

टी.ओ.डी. स्कीमें

19. नीति के अंतर्गत विकास हेतु शुरू की जाने वाली टी.ओ.डी. स्कीमों की पात्रता के लिए निम्नलिखित मानदंडों को पूरा करना होगा:-
- 19.1. एक टी.ओ.डी. स्कीम में न्यूनतम 1 हेक्टेयर क्षेत्र शामिल होना चाहिए। कम से कम 50% स्कीम क्षेत्र अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड के इंटेंस विकास क्षेत्र के अंतर्गत आना चाहिए।
- 19.2. टी.ओ.डी. स्कीम समीपस्थ लंबाई, जो स्कीम की कम से कम 25% परिधि तक के बराबर है, न्यूनतम 18 मीटर मार्गाधिकारी वाली चौड़ाई वाली विद्यमान सड़क से सुगम्य होनी चाहिए।
- 19.3. किसी टी.ओ.डी. स्कीम को ऐसे पृथक प्लॉटों, जो 1 हेक्टेयर तक भूमि जोड़ते हों, से गठित किया जा सकता है, जो समीपस्थ न हो। तथापि,
- 19.3.1. पृथक प्लॉट किसी एक द्वारा जुड़ा होना चाहिए:
- सार्वजनिक सड़क (जो 30 मीटर मार्गाधिकारी से अधिक की न हो)
 - सार्वजनिक नाले (जिनकी चौड़ाई 10 मीटर से अधिक न हो)
 - सार्वजनिक पार्क (जो दिल्ली मुख्य योजना के अनुसार 'टॉट लाट्स' की खुले स्थान श्रृंखला से अधिक न हो।)
- 19.3.2. कनेक्टिंग रोड, नालों अथवा पार्कों के साथ जुड़ा ऐसा सीमांकित क्षेत्र है, समीपस्थ क्षेत्र होगा, जिसे एकल टी.ओ.डी. स्कीम के रूप में लिया जा सकता है।
- 19.3.3. सार्वजनिक सड़कों/सार्वजनिक नालों/सार्वजनिक पार्कों के अंतर्गत आने वाले क्षेत्र को 1 हेक्टेयर की अपेक्षा अथवा अनुमेय एफ.ए.आर./ग्राउंड कवरेज की गणना को पूरा करने के लिए नहीं माना जाएगा।
20. ट्रांजिट ओटिएण्टेड डेवलपमेंट नोड के अंदर विद्यमान पी.एस.पी. प्लॉट किसी टी.ओ.डी. स्कीम का भाग नहीं हो सकते। तथापि टी.ओ.डी. नोड्स में बड़े हुए धनत्व की मांग को पूरा करने के लिए स्वास्थ्य, शिक्षा और अय पी.एस.पी. सुविधाओं के लिए अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए टी.ओ.डी. नोड के अंदर सभी पी.एस.पी. प्लॉटों को स्टैंड एलोन टी.ओ.डी. स्कीम के रूप में आवेदन करने हेतु अनुमति दी जाएगी और अनुमत एफ.ए.आर. के अलावा 50% अतिरिक्त एफ.ए.आर. अथवा 300, जो भी अधिक हो, का लाभ प्राप्त करने की अनुमति दी जाएगी। निम्नलिखित अतिरिक्त शर्तें लागू होंगी:-

- 20.1. खण्ड 40.1 में निर्धारित मिश्रित उपयोग मानदण्ड ऐसे स्थानों के लिए लागू नहीं होंगे और विज्ञान उपयोग परिसर सुरक्षित रखा जाएगा।
- 20.2. बड़े हुए एफ.ए.आर. के अनुसार एक टी.ओ.डी. नोड के अंदर ऐसे स्थानों का पुनर्विकास केवल तभी किया जा सकता है, जब नोड के लिए 8 हैक्टेयर तक टी.ओ.डी. स्कीमों (इसमें पी.एस.पी. प्लॉटों के अंतर्गत आने वाला क्षेत्र शामिल नहीं है, जिसके लिए आवेदन-पत्र प्रस्तुत किया जा रहे हैं) को अनुमोदित किया गया हो।
- 20.3. पुनर्विकास इस नीति के अंतर्गत निर्धारित विकास नियंत्रण मानदंडों के अनुसार किया जाएगा। स्कूल प्लाटों के मामले में खेल के मैदानों के अंतर्गत विद्यमान क्षेत्र को सुरक्षित रखा जाएगा अथवा समान प्लॉट के अंदर ही बढ़ाया जाएगा।
21. प्लॉटों के समामेलन और पुनर्गठन की अनुमति सभी टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्रों के लिए दी जाएगी।
- 21.1. सार्वजनिक क्षेत्रों जैसे आंतरिक सड़कों, गलियों और खुले स्थानों के साथ-साथ नियोजित कालोनियों, सहकारी भवन निर्माण सोसायटियों, सहकारी समूह आवास सोसायटियों और सहकारी आवास सोसायटियों के अंदर आवासों के ले-आउट के पुनर्विन्यास को बेहतर ले-आउट योजना और शहरी डिजाइन के लिए अनुमति दी जाएगी बशर्ते कि पुनर्विन्यास किया गया ले-आउट प्लान खुले स्थानों अथवा सार्वजनिक उपयोग के अंतर्गत समान अथवा अधिक क्षेत्र उपलब्ध करवाता हो।
- 21.2. सार्वजनिक क्षेत्र जैसे सड़कें, खुले स्थान और नालों, जिन्हें खण्ड 19.3 के अनुसार टी.ओ.डी. स्कीमों के अंदर शामिल किया जा रहा है परंतु जो नियोजित कालोनियों, सहकारी भवन निर्माण सोसायटियों, सहकारी समूह आवास सोसायटियों और सहकारी आवास सोसायटियों आदि की सीमा से बाहर हैं, को खंड 43 और 44 के अनुसार जैसा है आधार पर सुरक्षित रखा जाएगा।
22. आवासीय परिसरों के मामलों में खंड 38 के अंतर्गत निर्धारित अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए आवासीय इकाइयों की संख्या को बढ़ाया जा सकता है। टी.ओ.डी. स्कीमों में अनुमेय मिश्रित भूमि उपयोग खंड 40 के अनुसार होगा।
23. दो टी.ओ.डी. नोड्स (जहाँ ऐसे टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभावी जोन सटे हुए और निकटस्थ हों) में आने वाली टी.ओ.डी. स्कीमों पर अनुमोदन हेतु विचार किया जा सकता है, बशर्ते वे इस नीति के अंतर्गत सभी अन्य शर्तों को पूरा करती हों।
24. ऐसी टी.ओ.डी. स्कीम, जिनका क्षेत्रफल 1 हैक्टेयर से कम है, परन्तु 3000 वर्ग मीटर (सटा हुआ) से कम नहीं है, को ऐसे भूखण्डों के लिए स्वीकार किया जा सकता है, जिन्हें निम्नलिखित कारणों से समामेलित नहीं किया जा सकता है :
- 24.1. ऐसी सरकारी भूमि, जो निजी भूमि से घिरी हुई है अथवा इसके विलोमतः
- 24.2. ऐसी भूमि, जो पी.एस.पी. प्लाटों, प्राकृतिक विशेषताओं, रेलवे लाइनों अथवा अन्य विशेषताओं जैसे सार्वजनिक सड़कों/सार्वजनिक नालों/सार्वजनिक पार्कों (खण्ड 19.3.1 में निर्धारित सीमा से अधिक) द्वारा घिरी हुई हो।
25. एम.आर.टी.एस. एजेंसियों (डी.एम.आर.सी./आर.आर.टी.एस.) और रेलवे के मामले में परिवहन जैसे ट्रैक्स, डिपों आदि के लिए परिचालन क्षेत्रों को टी.ओ.डी. मानदण्डों को लागू करने के लिए एफ.ए.आर./ग्राउंड कवरेज/न्यूनतम स्कीम क्षेत्रफल की गणना हेतु टी.ओ.डी. स्कीम के भाग के रूप में नहीं समझा जाएगा।
26. एम.आर.टी.एस. एजेंसियाँ और रेलवे स्टेशनों/ट्रैक्स पर एयर स्पेस विकास हेतु पहचान किए गए टी.ओ.डी. नोड्स पर सक्रिय रूप से विचार कर सकता है, जो संरचनात्मक और परिचालन व्यवहार्यता की शर्त के अधीन होगा। ये व्यावसायिक (फुटकर, कार्यालय, हॉस्पिटैलिटी आदि) और सांस्कृतिक/सांस्थानिक स्थानों के रूप में हो सकते हैं। ऐसे ओवर स्टेशन डेवलपमेंट के लिए क्षेत्र हेतु योजनाओं को आई.जैड.पी. के समकालिक होना चाहिए और आस पास के विकास की विशेषता और तीव्रता को टी.ओ.डी. मानदण्डों के अनुसार दर्शाया जाना चाहिए। स्टेशन एरिया डेवलपमेंट के लिए जहाँ भी व्यवहार्य हो, वहाँ रेलवे और समीपवर्ती अन्य भू-स्वामित्व वाली एजेंसियों (सार्वजनिक और निजी दोनों) के बीच संयुक्त उद्यम हेतु विचार किया जा सकता है।

नीति के कार्यान्वयन हेतु ढांचा

27. नीति के अंतर्गत आई.जैड.पी. और टी.ओ.डी. स्कीमों के लिए सभी अनुमोदन प्रदान करने के लिए सक्षम प्राधिकारी (सी.ए.) के रूप में प्रत्येक स्थानीय निकाय के अंतर्गत एक विशेष समिति का गठन किया जाएगा। सी.ए. का गठन और संघटन इस नीति के विनियमों के अनुसार होगा। सी.ए. को किसी भी टी.ओ.डी. स्कीम को रद्द करने का अधिकार होगा, यदि वह नीति और विनियमों तथा विद्यमान भवन उप-विधियों की अपेक्षाओं को पूरा नहीं करती हो।
28. डीडीए/यूटीपैक इस नीति के कार्यान्वयन को सुगम बनाएगा और इसकी निम्नलिखित जिम्मेदारियाँ:
 - 28.1. इस नीति के खंड 5 से 8 तक के अनुसार टी.ओ.डी. विकास शुरू करने हेतु पात्र टी.ओ.डी. नोड्स की सूची की पहचान करना और इसे अधिसूचित करना तथा आवश्यकतानुसार इसे समय-समय पर अद्यतन/संशोधित करना।
 - 28.2. नीति के खंड 11 के अनुसार अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव जोन को सीमांकित करना।
 - 28.3. नीति और विनियमों के प्रावधानों के अनुसार समयबद्ध तरीके से सभी अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड्स के लिए आई.जैड.पी. तैयार करना और उसे अद्यतन करना।
 - 28.4. सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत टी.ओ.डी. स्कीम पर टी.ओ.डी. नीति की अनुप्रयोज्यता का सहायक सत्यापन करना।
 - 28.5. लक्षित लाभार्थियों को आगे आबंटन के लिए ई.डब्ल्यू.एस. आवास के उद्देश्य इस पॉलिसी की खंड 39 के अनुसार हेतु विकासकर्ता संस्था द्वारा बनाए गए ई.डब्ल्यू.एस. आवास स्टॉक को खरीदना।
29. बड़ी हुई सघनता के लिए जलापूर्ति, सीवरेज, विद्युत, सड़क नेटवर्क और अन्य आवश्यक सेवाओं जैसी आधारिक संरचनाओं की वृद्धि के लिए संबंधित स्थानीय निकाय उत्तरदायी होंगे। आई.जैड.पी. के अंतर्गत पहचान किए गए क्षेत्र सुधार हेतु सार्वजनिक कार्य भी स्थानीय निकाय द्वारा समयबद्ध तरीके से क्रियान्वित किये जाएंगे। ऐसे सभी कार्यों को संबंधित सेवा प्रदाता एजेंसियों के समन्वय से नियोजित और निष्पादित किया जाएगा। टी.ओ.डी. नोड्स के अंदर मल्टी मॉडल इंटिग्रेशन (एम.एम.आई.) के लिए परियोजनाओं को संबंधित मास ट्रांजिट एजेंसी अथवा संबंधित स्थानीय निकायों अथवा इन एजेंसियों के बीच भागीदारी के माध्यम से क्रियान्वित किया जा सकता है।
30. ऐसे सार्वजनिक कार्यों हेतु वित्त उपलब्ध करवाने के लिए टी.ओ.डी. स्कीमों पर विनियम के अनुसार बाहरी विकास प्रभारों (ई.डी.सी.) और टी.ओ.डी. प्रभारों की वसूली की जाएगी। ऐसी सभी प्राप्तियाँ एक पृथक टी.ओ.डी. फंड के माध्यम से पूरी की जाएगी, जो संबंधित स्थानीय निकायों के अंतर्गत निर्धारित किए जाएंगे। संबंधित यू.एल.बी. संबंधित टी.ओ.डी. नोड्स में आधारिक संरचना के उन्नयन और क्षेत्र सुधार कार्यों के लिए टी.ओ.डी. स्कीमों से उपार्जित निधियों का उपयोग करेगा, ताकि स्थानीय निधियों का निवेश स्थानीय स्टैक होल्डरों के हित के लिए किया जा सके। टी.ओ.डी. नोड्स से सभी अतिरिक्त प्रभार/शुल्क जैसे पार्किंग प्रभार, विज्ञापन राजस्व आदि को टी.ओ.डी. निधि में जमा किया जाएगा और इनका उपयोग नोड्स में क्षेत्र सुधार कार्य के लिए किया जाएगा।
31. अन्य वेल्यू कैप्चर फाइनेंस (वी.सी.एफ.) प्रक्रिया जैसे टैक्स इंफ्रीमेंट फाइनेंस (टी.आई.एफ.), बैटरमेंट लेवी आदि को भी सार्वजनिक वित्त में वृद्धि करने के लिए अपनाया जा सकता है। इससे प्राप्त धन राशि का उपयोग संबंधित स्थानीय निकायों द्वारा अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड्स में क्षेत्र सुधार कार्यों के लिए किया जा सकता है अथवा स्थानीय निकाय के क्षेत्राधिकार के अंदर तैयार की गई अन्य स्थानीय क्षेत्र योजना (एल.ए.पी.) के अंतर्गत हचान किए गए किसी अन्य क्षेत्र से धार कार्यों के लिए किया जा सकता है।
32. नीति के क्रियान्वयन से उत्पन्न सभी विवादों और विसंगतियों के समाधान हेतु शिकायत निवारण प्रणाली गठित की जाएगी।
33. नीति की पारदर्शिता और फास्ट-ट्रैक क्रियान्वयन हेतु संबंधित स्थानीय निकायों द्वारा एकल खिड़की सुविधाओं की व्यवस्था की जाएगी।
34. विकासकर्ता संस्था सभी लागू शुल्क और प्रभारों का भुगतान करेगा और अनुमोदित टी.ओ.डी. स्कीम, पृथक ब्लॉकों के लिए भवन संस्वीकृति और मुख्य योजना, क्षेत्रीय विकास योजना और इस नीति के प्रावधानों के अनुपालन में विनियमों में दी गई समय-सीमा के अनुसार विकास-कार्य का निष्पादन करेगा। विकासकर्ता संस्था ई.डब्ल्यू.एस. आवासों की अपेक्षाओं

को भी पूरा करेगा (जैसा खंड 39 में यथा निर्धारित है) और उनका विकास करेगा तथा स्कीम के सभी सार्वजनिक घटकों, (इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंडों में बताई गए सड़कें, खुले स्थान आदि) को संबंधित स्थानीय निकायों को सौंपेगा।

टी.ओ.डी. स्कीमों के विकास नियंत्रण मानदंड

35. इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड सभी टी.ओ.डी. स्कीमों पर लागू होंगे और दि.मु.यो. के अंदर किसी अन्य नीति/प्रावधान के साथ विवाद के मामले में लागू होंगे। .
36. अनुमेय तल क्षेत्रफल अनुपात (एफ.ए.आर.)
 - 36.1. टी.ओ.डी. स्कीमों के लिए अनुमेय एफ.ए.आर. 300-500 की रेंज में होगा। टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार विकास के लिए 300 का न्यूनतम एफ.ए.आर. प्राप्त करना होगा। टी.ओ.डी. स्कीम में प्रत्येक प्लॉट के लिए एफ.ए.आर. शुरुआत में आबंटित किए गए एफ.ए.आर. का 1.5 गुणा होगा और अधिकतम 500 तक होगा। यदि किसी प्लॉट का अनुमेय एफ.ए.आर. 300 से कम है, तो इसको 300 की अवसीमा तक बढ़ाया जाएगा।
 - 36.2. बड़ी पुनर्विकास परियोजनाओं को प्रोत्साहित करने के लिए 4 हेक्टेयर अथवा इससे अधिक की कोई भी टी.ओ.डी. स्कीम 500 एफ.ए.आर. के लिए पात्र होगी।
 - 36.3. ऐसी स्कीम के मामले में जहाँ विद्यमान सर्विस लेन/सार्वजनिक सड़कों/सार्वजनिक नालों/सार्वजनिक पार्कों आदि को समीप बनाए रखने (खंड 19.3.1 के अनुसार) हेतु शामिल किया गया, ऐसे क्षेत्रों के अंतर्गत आने वाली भूमि पर एफ.ए.आर. की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा।
 - 36.4. विकास के एक भाग के रूप में उपलब्ध करवाई गई किसी भी सार्वजनिक सुविधा जैसे सार्वजनिक शौचालय, ब्रिज आदि को एफ.ए.आर. से छूट प्राप्त होगी, जो इस शर्त के अधीन होगी कि इनका रखरखाव किया जाएगा और ये हमेशा खुली रहेंगी और दिन में हर समय जनता की पहुँच में होगी, जिसके न होने पर संबंधित स्थानीय निकाय इनको अपने अधिकार में ले लेगा।
 - 36.5. ऐसी टी.ओ.डी. स्कीमों, जो उँचाई के प्रतिबंध के कारण अनुमेय एफ.ए.आर. का उपयोग नहीं कर सकती हैं, उनको ग्रीन पब्लिक ओपन स्पेस (खंड-44 में यथा निर्धारित) के अंतर्गत रख रखाव किए जाने वाले क्षेत्र के लिए समझौता किए बिना खंड-37 में यथा निर्धारित और खंड-41 में यथा निर्धारित सैट-बैक में छूट की अनुमति दी जा सकती है, जो दिल्ली अग्निशमन सेवा से अनापत्ति की शर्त पर होगी।
37. ग्राउंड कवरेज
 - 37.1. संपूर्ण टी.ओ.डी. स्कीम/प्लॉट क्षेत्र का ग्राउण्ड कवरेज अधिकतम 40% होगा।
 - 37.2. यदि खंड-44.3 में दिए गए मानदंड पूरे किए जाते हैं, तो पोडियम को ग्राउण्ड कवरेज के भाग के रूप में माना जाएगा।
38. आवासीय इकाइयों का आकार
 - 38.1. टी.ओ.डी. स्कीम में आवासीय इकाइयों की कुल संख्या पुनर्विकास से पूर्व आवासीय इकाइयों की विद्यमान संख्या की 20% तक बढ़ाई जाएगी।
 - 38.2. टी.ओ.डी. स्कीम के अंदर विद्यमान आवासीय इकाइयों को समायोजित करने के लिए पुनर्विकसित आवासीय इकाइयों के आकार की कोई सीमा नहीं है। तथापि, विद्यमान आवासीय इकाइयों की संख्या समायोजन के बाद शेष निर्मित क्षेत्रफल का कम से कम 50% 100 वर्ग गज अथवा इससे कम आकार की आवासीय इकाइयों के विकास हेतु उपयोग किया जाना चाहिए।
 - 38.3. यदि किसी टी.ओ.डी. स्कीम में प्लॉट शामिल हैं, जिनमें कोई विद्यमान आवासीय विकास नहीं किया गया है जैसे खाली आवासीय प्लॉट अथवा गैर-आवासीय प्लॉट हैं, तो आवासीय घटक के भाग के रूप में विकसित आवासीय इकाइयों के अंतर्गत निर्मित क्षेत्रफल का कम से कम 50% 100 वर्ग गज अथवा इससे कम आकार की आवासीय इकाइयों के विकास हेतु उपयोग किया जाएगा।

38.4. विद्यमान निर्मित और खाली आवासीय प्लॉट तथा गैर-आवासीय प्लॉटों के मिश्रण वाली टी.ओ.डी. स्कीमों के मामले में टी.ओ.डी. स्कीम में आवासीय इकाइयों का अंतिम मिश्रण अलग-अलग प्लॉट के आधार पर खंड 38.2 और 38.3 लागू करके निकाला जाएगा।

38.5. इन शर्तों के अतिरिक्त खंड-39 के अनुसार ई.डब्ल्यू.एस. आवासों की अनिवार्य अपेक्षा को पूरा करना होगा।

39. ई.डब्ल्यू.एस.आवास

39.1. भूमि उपयोग पर ध्यान किए बिना सभी टी.ओ.डी. स्कीमों के लिए ई.डब्ल्यू.एस. आवासीय प्रावधान (इकाई का आकार 32-40 वर्ग मीटर के बीच होगा) अनिवार्य होंगे। .

39.2. विकासकर्ता संस्था ई.डब्ल्यू.एस. आवासों के प्रावधान हेतु अधिकतम अनुमेय आवासीय एफ.ए.आर. के अतिरिक्त 15% अनिवार्य एफ.ए.आर. का उपयोग करेगी।

39.3. संपूर्ण ई.डब्ल्यू.एस. आवासीय स्टॉक दि.वि.प्रा. को बेचा जाएगा।

39.4. ई.डब्ल्यू.एस. के लिए आवश्यक व्यावसायिक और पी.एस.पी. सुविधाएं भी विकासकर्ता संस्था द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी।

39.5. विकासकर्ता संस्था द्वारा बनाए गए ई.डब्ल्यू.एस. घटक दि.वि.प्रा./रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार द्वारा इस संबंध में यथा निर्धारित कोटि आश्वासन जांच की शर्त के अधीन होंगे। इस घटक की अंतिम सुपूर्दगी/प्राप्ति कोटि आश्वासन अपेक्षाओं को पूरा करने की शर्त के अधीन होगी।

39.6. बी.यू.ए. के 0.5 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. के पार्किंग मानदंड ई.डब्ल्यू.एस. के लिए उपलब्ध करवाए जाएंगे।

40. उपयोगों का मिश्रण

40.1. सभी टी.ओ.डी. स्कीमों में कुल एफ.ए.आर. का न्यूनतम 30% आवासीय उपयोग के लिए अनिवार्य होगा, एफ.ए.आर. न्यूनतम 10% व्यावसायिक उपयोग के लिए और एफ.ए.आर. का न्यूनतम 10% सामुदायिक सुविधाओं के लिए अनिवार्य होगा। शेष 50% एफ.ए.आर. के लिए उपयोगों का मिश्रण और एफ.ए.आर. का उपयोग क्षेत्रीय विकास योजना में निर्धारित भूमि उपयोग श्रेणी के अनुसार होगा, जिसका विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है।

क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार भूमि उपयोग (कुल एफ.ए.आर. का कम से कम 50% क्षे.वि.यो. उपयोग के अनुसार)	एफ.ए.आर. उपयोग के अंदर उपयोगों का अनुमेय मिश्रण			
	न्यूनतम आवासीय	न्यूनतम व्यावसायिक	न्यूनतम पी.एस.पी. और/अथवा उपयोगिता	क्षे.वि.यो. भूमि उपयोग के अनुसार शेष 50% एफ.ए.आर. के अंदर उपयोगों का निर्देशात्मक मिश्रण
आवासीय	30%	10%	10%	शेष एफ.ए.आर.का कम से कम 20% अथवा इससे अधिक (कुल एफ.ए.आर. के 70% तक) आवासीय उपयोग के लिए है। अन्य उपयोग 30% तक अनुमत हैं।
व्यावसायिक	30%	10%	10%	शेष एफ.ए.आर. का कम से कम 40% अथवा इससे अधिक व्यावसायिक उपयोग के लिए है। अन्य उपयोग 10% तक अनुमत है।
औद्योगिक	30%	10%	10%	एफ.ए.आर. का शेष 50% औद्योगिक उपयोग के लिए होगा।
सरकारी	30%	10%	10%	शेष 50% एफ.ए.आर. किसी सरकारी उपयोग के लिए हो सकता है।
परिवहन	30%	10%	10%	एफ.ए.आर. का शेष 50% परिवहन सुविधाओं के लिए सभी परिचालन अपेक्षाओं को पूरा करने के बाद किसी भी उपयोग के लिए हो सकता है।

- 40.1.1. अनिवार्य सुविधाएं और व्यावसायिक घटक उस भू-खंड में आवासीय आबादी की आवश्यकताओं को पूरा करेंगे।
- 40.1.2. सभी अन्य विकासकर्ता संस्थाओं पर लागू न्यूनतम 30% आवासीय घटक उपलब्ध करवाने की शर्त से एफ.आर.टी.एस./आर.आर.टी.एस./रेलवे को छूट दी जा सकती है। .
- 40.2. यदि किसी टी.ओ.डी. योजना का गठन क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार विभिन्न उपयोगों हेतु निर्धारित प्लॉटों के द्वारा होता है, तो उपयोगों का समग्र मिश्रण प्रत्येक भूमि उपयोग के अंतर्गत भूमि के क्षेत्रफल के अनुपात में होगा।

41. परिसरों के अंदर भवन-निर्माण नियंत्रण

- 41.1. सभी टी.ओ.डी. योजनाओं में सार्वजनिक स्थान (जैसे सड़क, पार्क आदि) की ओर उन्मुख किसी सीमा के साथ चार-दीवारी उच्च सुरक्षा भवनों के अलावा निषेध होगी। यदि स्थलों को घेरने की आवश्यकता हो, तो यह घेराव, अहाते और चारदीवारी द्वारा किया जा सकता है जो दोनों साईड के बीच 100 से.मी. की ऊँचाई से ऊपर बाधारहित दृष्टि संपर्क प्रदान करें।
- 41.2. लागू न्यूनतम सैटबैक निम्नानुसार होंगे:

क्र.सं.	भवन की ऊँचाई (मीटर में)	अग्र भाग (मी.) 18 मीटर अथवा अधिक के सार्वजनिक मार्गाधिकार की ओर उन्मुख सभी सीमाएं	सभी अन्य साइड (मी.)
1.	18 तक	0	6
2.	21	0	7
3.	24	0	8
4.	27	0	9
5.	30	0	10
6.	35	0	11
7.	40	0	12
8.	45	0	13
9.	50	0	14
10.	55 और अधिक	0	16

- 41.3. सैटबैक हमेशा खुले रहेंगे और संबंधित स्थानीय निकाय के नियंत्रण के अंतर्गत सेवा/अग्निशमन पहुंच हेतु सार्वजनिक सड़क और सार्वजनिक आवाजाही के रूप में उपयोग के लिए स्थानीय निकाय को वापस सौंपे जाएंगे। सार्वजनिक सड़कों के रूप में वापस सौंपे जाने वाला न्यूनतम क्षेत्र ऊपर दी गई तालिका में दिए गए सैटबैक अथवा टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र के 20%, जो भी अधिक हो, के रूप में होगा।
- 41.4. सैटबैक भवन निर्माण उपविधि के अनुसार ऊँचाई और वेंटिलेशन की अपेक्षाओं की शर्त के अधीन है। टी.ओ.डी. स्कीमों की योजना उक्त सैटबैक मानदंडों के अनुसार तैयार की जाएगी, जबकि यह सुनिश्चित करने का प्रयास करते हुए कि भवनों के बीच की दूरी भवन निर्माण उपविधि के अनुसार हो तथा सभी आवासीय इकाइयों को सड़ि के सबसे छोटे दिन में कम से कम रहने वाले एक कमरे में न्यूनतम 2 घंटे की सूरज की रोशनी प्राप्त हो, और प्राकृतिक वेंटिलेशन हो।

41.5. भवन के आगे के हिस्से के लिए सक्रिय अग्रभाग अपेक्षाएं निम्नानुसार होंगी:

गली की ओर मार्गाधिकार	निर्माण से मार्गाधिकार सीमा तक भवन अग्रभाग का न्यूनतम प्रतिशत सक्रिय अग्रभाग होगा *
≥ 18 मीटर का मार्गाधिकार	≥ 50%
< 18 मीटर का मार्गाधिकार	कोई न्यूनतम अपेक्षा नहीं।

* सक्रिय अग्रभागों में आर्केड्स, दुकानों के आगे का हिस्सा, प्रवेश द्वार पहुंच बिंदु, प्रवेश/निकास और पारदर्शी खिड़कियां शामिल हैं। व्यावसायिक अग्रभागों में भूतल स्तर पर न्यूनतम 50% पारदर्शिता (अन-टिन्टेड) होगी। सभी पार्किंग संरचनाओं पोडियमों अथवा स्लिटों के भूतल मुख्य स्ट्रीट की दिशा में सक्रिय अग्रभाग के साथ एक लाइन में होना चाहिए।

41.6. चूंकि भवनों का मुख्य प्रवेश प्रमुख स्ट्रीट से होना चाहिए जहां सैटबैक की अनुमति नहीं होती है, भूतल की खिड़कियों की गोपनीयता के लिए उच्चतर कुर्सी स्तरों (हायर प्लिंथ लेवल) का उपयोग किया जा सकता है। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि भूतल स्तर पर सीढ़ियां, आगे का बरामदा आदि फुटपाथ अथवा सार्वजनिक मार्गाधिकार के किसी भाग का अतिक्रमण न करते हों। तथापि, संबंधित स्थानीय निकायों द्वारा अनापत्ति की शर्त के अधीन बालकनी छज्जे आदि, का प्रक्षेपण (प्रथम तल स्तर से ऊपर) जिनकी गिनती एफ.ए.आर. में नहीं की जाती है की स्ट्रीटों के ऊपर अनुमति दी जाती है।

41.7. नए ले-आउट में, विशिष्ट रूप से अग्निशमन सेवाओं हेतु परिरक्षा पर अग्निशमन हाइड्रेंट हेतु भूमिगत पाइपलाइन की व्यवस्था की जाएगी। भूमिगत/भूमि के ऊपर अग्निशमन उपायों, पानी की लाइनों, हाइड्रेंटों आदि के लिए संबंधित स्थानीय निकायों द्वारा आवश्यक प्रावधान किए जाएंगे।

41.8. पहुँच-मार्ग और सभी अन्य प्रावधान दिल्ली अग्निशमन सेवा अधिनियम, 2007 के अनुसार होंगे।

42. पार्किंग मानक

42.1. ऑन स्ट्रीट पार्किंग केवल वहां प्रदान की जाएगी, जहां टी.ओ.डी. नोइस के प्रभाव जोन के अंतर्गत आवश्यक हो। निजी वाहनों के लिए कोई मुफ्त (निःशुल्क) ऑन-स्ट्रीट पार्किंग नहीं होगी और इसका शुल्क ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग से अधिक होना चाहिए।

42.2. प्रत्येक ऑन-स्ट्रीट पार्किंग स्थल भूमि पर वास्तविक रूप से चिह्नित किए जाने चाहिए और इसे शुरू करने से पहले अधिसूचित किया जाना चाहिए ताकि कानून प्रवर्तन एजेंसियों द्वारा इसे प्रवर्तित किया जा सके।

42.3. टी.ओ.डी. योजनाओं के अंतर्गत सभी उपयोग परिसरों के लिए तल क्षेत्र के प्रति 100 वर्ग मी. 1.33 समकक्ष कार स्थान (ई.सी.एस.) की अथवा भविष्य में दिल्ली के लिए विशेष रूप से निर्धारित पार्किंग नीति/विनियमों के अनुसार अनुमति होगी। परियोजनाओं के लिए सांकेतिक ऑन-साइट पार्किंग अपेक्षाएं निम्नानुसार हैं:-

प्रकार	समग्र पार्किंग का वितरण (प्रतिशत में)
कार/टैक्सी	60
दोपहिया	10
साइकिल	10
बस/शेयर्ड वैन	10
व्यावसायिक वाहन	10

*उपर्युक्त आंकड़े सांकेतिक हैं और अलग-अलग मामलों के आधार पर इनमें परिवर्तन किया जा सकता है। तथापि, साइकिल पार्किंग हेतु ऊपर वर्णित अनुपात अनिवार्य है।

42.4. समकक्ष कार स्थान (ई.सी.एस.) में दिए गए मानकों में सभी प्रकार के वाहनों अर्थात् कारों, स्कूटरों, साइकिलों, हल्के और भारी व्यावसायिक वाहनों, बसों आदि के लिए पार्किंग शामिल होगी।

- 42.5. विकासकर्ता संस्था 'सार्वजनिक पार्किंग' सुविधा के रूप में टी.ओ.डी. स्कीमों के अंतर्गत सभी पार्किंग सुविधाओं के कम से कम 50% की व्यवस्था करेगी। इसके लिए उपयुक्त संकेत चिह्न प्रदर्शित किए जाएंगे।
- 42.6. पार्किंग सतह पर अथवा बेसमेंट में अथवा पोडियम पर स्टैक पार्किंग, सतही पार्किंग, पोडियम पार्किंग, बेसमेंट पार्किंग, स्टिल्ट पार्किंग अथवा किसी अन्य नए प्रकार की पद्धति की पार्किंग हो सकती है और इसकी गणना ई.सी.एस. अपेक्षा के लिए की जाएगी।
- 42.7. ऐट-ग्रेड पार्किंग के लिए पार्किंग स्थल के आस-पास किसी चार-दीवारी की अनुमति नहीं होगी। हालांकि फेंसिंग अथवा कम ऊंचाई के पौधों के द्वारा घेराव करने की अनुमति दी जा सकती है, ताकि पार्किंग स्थल और समीपवर्ती फुटपाथ के बीच दृष्टि संपर्क बना रहे।
- 42.8. सतही पार्किंग के लिए केवल पारगम्य सामग्री का उपयोग किया जाएगा। कम से कम प्रत्येक 50-100 मीटर पर सुरक्षित साइकिल पार्किंग सुविधाएं (जो ई.सी.एस. अपेक्षा भाग के रूप में अनिवार्य है) उपलब्ध कराई जाएगी।
- 42.9. किसी निर्धारित 'हरित सार्वजनिक खुले स्थल' के ऊपर अथवा नीचे किसी पार्किंग की अनुमति नहीं होगी।
- 42.10. दिव्यांगों के लिए पार्किंग स्थलों की व्यवस्था भारतीय मानक ब्यूरो, नेशनल बिल्डिंग कोड ऑफ इंडिया 1016, आई.आर.सी.एस.पी.: 12:2015 तथा आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के दिव्यांगों और बुजुर्गों के लिए बाधा-मुक्त निर्मित पर्यावरण हेतु अनुकूल दिशा-निर्देश और स्थान मानक, 2016 (हार्मोनाइज्ड गाइडलाइन्स एंड स्पेस स्टैंडर्ड्स फॉर बैरियर फ्री बिल्ड एनवायरमेंट फॉर पर्सन्स विद डिसेबिलिटी एंड एल्डरली पर्सन्स, 2016) के अनुसार की जाएगी।

43. सड़क और संपर्क-मार्ग

- 43.1. ऐसी टी.ओ.डी. स्कीमों के मामले में, जहां विद्यमान सर्विस लेनों/सार्वजनिक सड़कों/सार्वजनिक नालों/सार्वजनिक पाकों आदि को समीपता बनाए रखने के लिए टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र में मिल किया गया है, निम्नलिखित को सुनिश्चित किया जाना चाहिए:-
 - 43.1.1. विद्यमान सार्वजनिक सड़कों का परिमाण (लंबाई और क्षेत्र दोनों के संदर्भ में) उसी रूप में बनाए रखा जाना चाहिए जैसा कि भूमि पर वर्तमान में विद्यमान है। यदि निकटवर्ती सड़क (सड़कों) के सुधार/चौड़ा करने के लिए विकासकर्ता संस्था से अधिक भूमि की आवश्यकता होती है, तो विकासकर्ता संस्था को शेष प्लॉट/स्कीम में समग्र भू-खंड हेतु एफ.ए.आर. का लाभ लेने की अनुमति दी जाएगी।
 - 43.1.2. जहां टी.ओ.डी. स्कीम से होकर सार्वजनिक सड़क गुजर रही हो, वहां उपयोगों की निरंतरता और समीपवर्ती ब्लॉकों पर भवनों की फ्लोर-प्लेटों के लिए संबंधित प्राधिकारियों द्वारा ऊंचाई की अनापत्ति की शर्त के अधीन पुलों, ढुके हुए कॉरिडारों, स्काई-वॉक आदि के रूप में सार्वजनिक मार्गाधिकारों पर संपर्क मार्ग उपलब्ध कराए जा सकते हैं।
- 43.2. टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत विकास हेतु रखे गए क्षेत्र में से भूमि (सैटवैक सहित) के कम से कम 20% का सड़कों, परिचालन क्षेत्रों के निर्माण हेतु उपयोग किया जाएगा और सार्वजनिक उपयोग के लिए संबंधित स्थानीय निकाय/सड़क स्वामित्व एजेंसी को सौंपा जाएगा। विकासकर्ता संस्था निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत सार्वजनिक उपयोग के लिए अतिरिक्त सड़कें/स्ट्रीट उपलब्ध कराएगी:-
 - 43.2.1. सड़क नेटवर्क की योजना लगभग 250 मीटर सी/सी वाहन रूट नेटवर्क तथा लगभग 100 मीटर सी/सी पदयात्री नेटवर्क के साथ की जाएगी।
 - 43.2.2. भूमि की स्थितियों के आधार पर टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र में स्ट्रीट ग्रीड (अर्थात् मार्गाधिकारों के बीच सी/सी दूरी) आवश्यकता में अधिकतम 10% की छूट दी जा सकती है। कॉरिडोर के रूप में भवनों अथवा प्लॉटों के बीच/भीतर से गुजरने वाले केवल ऐसे पदयात्री/एन.एम.टी. नेटवर्क पर तभी विचार किया जा सकता है, यदि वह सभी समय आम जनता के लिए खुले रखे जाएं।
 - 43.2.3. ऐसी सभी सड़कों को डिजाइन और विकसित किया जाएगा और अतिक्रमण से मुक्त अवस्था में संबंधित स्थानीय निकाय को सौंपा जाएगा।

- 43.3. सभी नई सार्वजनिक स्ट्रीट (सैटबैक में विकसित सहित) दि.मु.यो.-2021 के स्ट्रीट डिजाइन विनियम; अनुलग्नक-12.0 (I) और संगत आई.आर.सी. कोड के अनुसार होंगी।
- 43.4. विकासकर्ता संस्था को सुनिश्चित करना होगा कि जंक्शन बनाने के लिए सभी नई सड़कें/स्ट्रीट आपस में मिलें और आस-पास के नेटवर्क के साथ जुड़ी हों ताकि संपर्क-मार्ग में वृद्धि हो सके। कोई डेड-एंड वाली सड़कें नहीं होंगी।
- 43.5. सभी जंक्शनों और मिड-ब्लॉक क्रॉसिंगों पर पदयात्रियों और एन.एम.टी. के लिए एट-ग्रेड सुरक्षित क्रॉसिंग की व्यवस्था की जाएगी।
- 43.6. विद्यमान क्षेत्रों में जाह्नू पहले से ही पदयात्रियों के चलने का बेहतर नेटवर्क है, जितना संभव हो इसे सुरक्षित रखा जाएगा।
- 43.7. प्रत्येक भवन/परिसर के लिए मुख्य पहुंच स्ट्रीट से कम से कम एक प्राथमिक पदयात्री प्रवेश अवस्थित होगा।

44. हरित सार्वजनिक खुले स्थल

- 44.1. भूमि पर वर्तमान में विद्यमान सार्वजनिक क्षेत्र यथा स्थिति में बनाए रखे जाएंगे। ऐसे क्षेत्रों को परिमाण, क्षेत्र और गुणवत्ता के संदर्भ में सुधारा जा सकता है। मुख्य योजना के अनुसार टॉट-लॉट हेतु अधिकतम आकार के विद्यमान सार्वजनिक पार्कों को टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत दूसरे स्थान पर निर्धारित किया जा सकता है बशर्ते उसका क्षेत्र उतना ही रहे। यह खंड 44.2 के अनुसार अनिवार्य हरित सार्वजनिक खुले स्थल के अतिरिक्त होगा।
- 44.2. विकासकर्ता संस्था द्वारा टी.ओ.डी. स्कीम के भाग के रूप में अनिवार्य हरित सार्वजनिक खुले स्थल की व्यवस्था निम्नानुसार की जाएगी:-
 - 44.2.1. समामेलित प्लॉट का 20% क्षेत्र सार्वजनिक उपयोग के लिए हरित सार्वजनिक खुले स्थल के रूप में निर्धारित किया जाएगा। विकासकर्ता संस्था अनुमोदित ले-आउट प्लान के अनुसार हरित सार्वजनिक खुला स्थल डिजाइन और विकसित करेगी और रख-रखाव के लिए संबंधित स्थानीय निकाय को सौंपेगी। यह खंड 41.3 में उल्लिखित 20% भूमि क्षेत्र के अतिरिक्त है।
 - 44.2.2. विकासकर्ता संस्था द्वारा अधिभोगियों के विशिष्ट उपयोग के लिए अतिरिक्त 10% हरित/मनोरंजनात्मक क्षेत्र विकसित किया जाएगा। इसमें प्लाजा, टॉट-लॉट्स, हरित स्थल, उद्यान, कॉमन क्षेत्र आदि शामिल होंगे, जिन्हें ढांचे के ऊपर/कंक्रीट क्षेत्रों जैसे बेसमेंट, पोडियम, टेरेस, प्लाजा आदि पर भी बनाया जा सकता है।
- 44.3. हरित प्राकृतिक वनस्पति के साथ मनोरंजनात्मक खुले स्थल के रूप में उपयोग किए जाने वाले पोडियम क्षेत्र की सीमा को ग्राउंड कवरेज की गणना में शामिल नहीं किया जाएगा।
- 44.4. हरित सार्वजनिक खुले स्थल पर कोई गेट नहीं होगा और आम जनता के लिए हमेशा खुला रहेगा तथा कम से कम एक तरफ प्रमुख मार्गाधिकार (18 मीटर अथवा अधिक) से सीधी पहुंच होगी हरित सार्वजनिक खुला स्थल न्यूनतम 2000 वर्ग मीटर क्षेत्र के कम से कम एक संगठित हरित क्षेत्र से बना होगा। शेष क्षेत्र, यदि कोई हरित सार्वजनिक खुले स्थल के अंतर्गत हो, तो उसे मुख्य योजना के अनुसार टॉट-लॉट हेतु प्रस्तावित न्यूनतम क्षेत्र के साथ टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत अन्य स्थानों पर खुले स्थलों के रूप में रखा जा सकता है। खंड-24 के अनुसार 1 हेक्टे. से कम की टी.ओ.डी. स्कीम के मामले में हरित सार्वजनिक खुले स्थल को एकल संगठित हरित के रूप में दिया जाएगा।
- 44.5. संगठित हरित सार्वजनिक खुला स्थल प्रमुख मार्गाधिकारों के साथ लंबाई की तरफ एक रेखीय पट्टी का नहीं होना चाहिए। प्रमुख मार्गाधिकारों के साथ संगठित हरित सार्वजनिक खुले स्थल की चौड़ाई न्यूनतम 10 मीटर अथवा प्रमुख मार्गाधिकार की समीपवर्ती तरफ की लंबाई के 20% के बराबर, जो भी अधिक हो, का होना चाहिए। यह सार्वजनिक उपयोग ताकि समारोह जैसे प्राकृतिक उपचार प्रणाली, वर्किंग लैंडस्केप, खेल के मैदान, इडिबल लैंडस्केप आदि के लिए उपयोगी और बेहतर आनुपातिक स्थल का निर्माण करेगा।
- 44.6. कम अथवा न्यूनतम 20% हरित सार्वजनिक खुले स्थल अपेक्षाओं के अंदर पार्किंग की अनुमति नहीं है।

44.7. आई.जैड.पी. के अंतर्गत निर्दिष्ट सार्वजनिक सुविधाओं के अधिकतम 20% प्रावधान हेतु प्रत्येक टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत हरित सार्वजनिक खुले स्थलों हेतु आरक्षित भूमि का उपयोग संबंधित स्थानीय निकाय द्वारा किया जा सकता है।

45. पर्यावरण

45.1. समग्र विकास यू.बी.बी. एल तथा विद्यमान दि.मु.यो. के अनुसार हरित भवन मानकों के अनुपालन में होना चाहिए।

45.2. स्कीम में अनिवार्य पर्याप्त ठोस अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाएं (अधिमानतः शून्य अपशिष्ट), अपशिष्ट जल पुनःचक्रण सुविधाएं और वर्षाजल संचयन आदि शामिल हैं।

45.3. किसी भी परिस्थिति में क्षेत्र के सतही निकास और रिसाव ढांचे में रूकावट नहीं आनी चाहिए। यदि टी.ओ.डी. स्कीम में कोई टो-वॉल की व्यवस्था की जाती है, तो पर्याप्त इनलेट और खाली स्थान की व्यवस्था की जानी चाहिए, ताकि सतही निकासी/वर्षा जल के प्रवाह आदि में कोई रूकावट न हो।

45.4. हरित क्षेत्र/पेड़ों के वृक्षारोपण और संरक्षण से संबंधित सभी विनियम और कानून लागू होंगे।

46. सम्पूर्ण बाधा-मुक्त पहुंच: टी.ओ.डी. स्कीमों के अंतर्गत सभी सार्वजनिक स्थल, सड़क, हरित सार्वजनिक खुले स्थल, पार्किंग क्षेत्र, भवन आदि तथा अनुमोदित आई.जैड.पी. के अनुसार शुरू किए गए सभी क्षेत्र विकास कार्य आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के दिव्यांगों और बुजुर्गों के लिए बाधा-मुक्त निर्मित पर्यावरण हेतु अनुकूल दिशा-निर्देश और स्थान मानक, 2016 (हार्मोनाइज्ड गाइडलाइन्स एंड स्पेस स्टैंडर्ड्स फॉर बैरियर फ्री बिल्ट एनवायरमेंट फॉर पर्सन्स विथ डिसेबिलिटी एंड एल्डरली पर्सन्स, 2016) के अनुसार बाधा मुक्त सम्पूर्ण पहुंच के लिए डिजाइन किए जाएंगे।

प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ निरीक्षण के लिए उपर्युक्त अवधि के दौरान सभी कार्य-दिवसों में उप निदेशक (मुख्य योजना) कार्यालय, दिल्ली विकास प्राधिकरण, छठी मंजिल, विकास मीनार, आई.पी. एस्टेट, नई दिल्ली में उपलब्ध रहेगा। प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ दि.वि.प्रा. की वेबसाइट अर्थात् www.dda.org.in पर भी उपलब्ध रहेगा।

[फा. सं. एफ 20(7) 2015/एम.पी.]

डी. सरकार, आयुक्त एवं सचिव

DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY

(MASTER PLAN SECTION)

PUBLIC NOTICE

New Delhi, the 9th March, 2019

S.O. 1279(E).—The following modifications which the Delhi Development Authority/Central Government proposes to make to the Master Plan-2021 under Section 11-A of DD Act 1957, are hereby published for public information. Any person having any objection/ suggestion with respect to the proposed modifications may send the objection/ suggestion in writing to the Commissioner-cum-Secretary, Delhi Development Authority, 'B' Block, VikasSadana, New Delhi-110023 within a period of **Forty Five (45) days** from the date of this Public Notice. The person making the objection or suggestion should also give his/her name and address in addition to telephone no./ contact number and e-mail ID which should be legible.

Modifications:

MPD- 2021		
(1)	(2)	(3)
S. No.	Existing provisions- MPD 2021	Proposed Amendments- MPD 2021
	Chapter 3.0 DELHI URBAN AREA 2021	
1.	3.3.1.1 Planned Areas - A. Influence Zone along MRTS Corridor	
	Influence Zone along MRTS corridor is envisaged as intensive development zone. The concept of Transit Oriented Development shall be adopted for development within the Influence Zone, such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking / cycling distance of the MRTS corridors / stations. The scheme for Development / Redevelopment of Influence Zone shall be prepared on the basis of the following: i) to vii)	Influence Zone along MRTS corridor is envisaged as intensive development zone. The concept of Transit Oriented Development shall be adopted for development within the Influence Zone, such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking / cycling distance of the MRTS corridors / stations. The scheme for Development / Redevelopment of Influence Zone shall be prepared as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development.
2	3.3.2 Policy For Redevelopment Schemes	
	<p>i) Influence Zone along MRTS Corridor and the Sub-Zones for redevelopment and renewal should be identified on the basis of physical features such as metro, roads, drains, high tension lines and control zones of Monuments / Heritage areas, etc. and designated as TOD Zone with additional norms applicable as per Section 12.18.</p> <p>iii)(a) Planning Permission for an area of around 4 Ha. However, in TOD Zone, comprehensive Schemes shall be considered for a minimum area of 1 Ha. This permission may not be required in case an approved layout/ Redevelopment/ Regularisation plan exists.</p> <p>b) 1. Cluster Block approval may be given to DE for a minimum area of 3000 sq.m. only if an approved influence zone plan or integrated Scheme for the area exists. The owners DE should pool together and reorganise their individual properties so as to provide minimum 30% of area as common green/ soft parking besides circulation areas and common facilities.</p> <ul style="list-style-type: none"> In TOD Zone, 20% of the public recreational/open space which shall be designed, developed and maintained by the DE and will remain open for general public 	<p>i) Influence Zone along MRTS Corridor and the Sub-Zones for redevelopment and renewal should be identified on the basis of physical features such as metro, roads, drains, high tension lines and control zones of Monuments / Heritage areas, etc. and designated as TOD Node with additional norms applicable as per as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development.</p> <p>iii)(a) Planning Permission for an area of around 4 Ha. However, in Influence Zone of TOD Node, TOD Schemes shall be considered as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development. This permission may not be required in case an approved layout/Redevelopment/Regularisation plan exists.</p> <p>b) 1. Cluster Block for a minimum area of 3000 sq.m. The owners DE should pool together and reorganise their individual properties so as to provide minimum 30% of area as common green/ soft parking besides circulation areas and common facilities.</p> <ul style="list-style-type: none"> Deleted

<p>at all times, failing which it will be taken over by Public agency. The location of such space will be tentatively indicated in the plan as mentioned in clause 12.18.1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • At least 20% of land shall be handed over as constructed roads/circulation areas to the Government/local body for public use. However FAR can be availed on the entire amalgamated land parcel. • Land to be surrendered as roads/public spaces to the extent of at least 10% shall be along one side, to be consolidated with the adjacent plot wherever applicable. <p>b) 2. Individual buildings shall be given sanction by the concerned authority within the framework of cluster block / integrated scheme approval. Computerized single window clearance system shall be adopted for approval of TOD projects, the details of which shall be included in the regulations for operationalisation of TOD policy which shall be notified by DDA separately.</p> <p>x) Subject to preparation and approval of integrated / comprehensive Redevelopment Schemes and provision of parking and services, a minimum 10% of the FAR may be allowed for commercial use and 10% of the FAR for community facilities with a view to trigger a process of self-generating redevelopment.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In addition, within TOD Zone, a minimum of 30% of overall FAR shall be mandatory for Residential use. This component comprises of 50% units of size ranging between 32-40 sq.m. and the balance 50% comprising of homes ≤ 65 sq.m. Indicative mix of uses within Zonal Plan land uses falling within TOD Zone are shown in Table 12.8. <p>xiv) The land use shall be governed as per the Master Plan / Zonal Development Plan. The non-residential use will be permitted as per the provisions of the Mixed Use Regulations and Special Area Regulations. The MRTS Influence Zone shall be designated as TOD Zone and norms shall be applicable as per Section 12.18.</p> <p>xv) The detailed Regulations for operationalisation of the TOD policy including process and timeframe for participation shall be framed separately in a time bound manner. In order to make the Policy people friendly and transparent, the detailed Regulations shall be put up in Public domain for inviting views of the stakeholders giving 30 day time in the</p>	<p>b) 2. Individual buildings shall be given sanction by the concerned authority within the framework of cluster block approval as per applicable policy.</p> <p>x) Subject to preparation and approval of integrated / comprehensive Redevelopment Schemes and provision of parking and services, up to 10% of the FAR may be allowed for commercial use and 10% of the FAR for community facilities with a view to trigger a process of self-generating redevelopment.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Within TOD Node, the permissible mix of uses within FAR utilization and indicative mix of uses shall be as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development. <p>xiv) The land use shall be governed as per the Master Plan/ Zonal Development Plan. The non-residential use will be permitted as per the provisions of the Mixed Use Regulations and Special Area Regulations.</p> <p>xv) Deleted</p>
---	---

	newspapers and website since it involves development through participation.	
	Chapter 12.0 TRANSPORTATION	
10.	12.4.1 Synergy Between Transport And Land Use In this context the MRTS corridors upto 500 m depth on either side from centre line of MRTS would require selective re-development and redensification / intensification of existing land uses based on site conditions.	12.4.1 Synergy Between Transport And Land UseIn this context area mostly falling within 500 m radius around the transit station shall be delineated as the Intense Development Area. All TOD Schemes will be limited to this 500m Intense Development Area as per the policy.
	Table 12.7 Development Controls for Transportation [Development Controls (4)]	
11.	Sl. No. 4D. All bus depots/ terminals within Influence Zone of MRTS corridors excluding in Zone-‘O’ to be developed as per TOD norms (Section 12.18) except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension. Sl. No. 5e. However, ISBTs within Influence Zone of MRTS corridors to be developed per TOD norms (Section 12.18) except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension. Sl. No. 8 In case the Metro Yard falls within the Influence Zone of MRTS corridors, it may be developed as per TOD norms (Section 12.18.1 & 2) only if more than 50% of the Yard area lies within Influence Zone of MRTS corridors and/or they are developed as multi-storey yards.	Sl. No. 4D. All bus depots/ terminals within Influence Zone of MRTS corridors excluding in Zone-‘O’ to be developed as per TOD norms except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension. Sl. No. 5e. However, ISBTs within Influence Zone of MRTS corridors to be developed per TOD norms except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension. Sl. No. 8 In case the Metro Yard falls within the Influence Zone of MRTS corridors, it may be developed as per TOD norms only if more than 50% of the Yard area lies within Influence Zone of MRTS corridors and/or they are developed as multi-storey yards.
14	Para 12.18. Development Control Norms for Transit Oriented Development (TOD)	“Deleted”
	Chapter 17.0 DEVELOPMENT CODE	
15.	CLAUSE 4.0 USE ZONES DESIGNATED • TOD ZONE The TOD Zone shall be delineated in all relevant Zonal Plans as per 3.3.1.1 A. This Zone shall allow flexibility in provision of a mix of various uses within the same plot, with the exception of polluting and potentially hazardous uses and activities as per C2 and PS2. Norms shall be applicable as per 12.18.	“Deleted”
16.	Table 17.1 Minimum Setbacks Note: ii) TOD Schemes shall be located on existing roads having a minimum width of 18m ROW. (12m ROW for redevelopment areas, Slum Rehabilitation / Special Area and Villages).	Table 17.1 Minimum Setbacks Note: ii) “Deleted”

	<p>iii) The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws. TOD Schemes shall be planned as per above setback norms, while endeavouring to ensure that all dwelling units get a minimum 2-hour solar access in at least one habitable room on the shortest winter day, and have the option for natural ventilation. Relevant additions to building bylaws shall be made.</p> <p>vii) In TOD Schemes, any edge of plot facing an existing public ROW >18 m shall be considered as “front”.</p> <p>viii) For integrated TOD Schemes, the main building facade(s) shall face the public street(s) without setback and have an active frontage as per Table 17.2 below, to facilitate visual surveillance of streets.</p>	<p>iii) The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws.</p> <p>vii) <i>“Deleted”</i></p> <p>viii) <i>“Deleted”</i></p> <p><i>Remaining footnotes to be renumbered accordingly.</i></p>
17.	<p>Clause: 8(4) PARKING STANDARDS</p> <p>Table 17.2: Parking Standards</p> <p>6. All Use Premises within TOD Zone</p>	<p>Clause: 8(4) PARKING STANDARDS</p> <p>Table 17.2: Parking Standards</p> <p><i>“Deleted”</i></p>

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) POLICY

RATIONALE

1. Transit-Oriented Development (TOD) is an innovative urban paradigm that involves leveraging existing and upcoming public transit infrastructure and associated large number of users, to ensure sustainable mobility and maximized utilisation of land through compact mixed-use development.
2. A TOD approach in Delhi will help in systematically densifying strategic transit nodes; bringing people and jobs closer to mass transit and leading to much needed integration of land uses, densities and transport in the city. It will result in compact, walkable, mixed-use developments within influence zones of transit stations. This is a critical paradigm shift that can potentially improve public transit ridership, reduce vehicular congestion, and reduce greenhouse emissions and pollution in the long term.
3. TOD is an important strategy for unlocking the latent economic potential and land values in brownfield areas of the city. It will facilitate the regeneration of selected nodes/areas in the city through planned intensification of uses and activities, infusion of new infrastructure and improvements in the public realm. Moreover, TOD will allow Delhi to capitalise on the large-scale investments being made into public transit infrastructure - Metro Rail, Regional Rapid Transit System (RRTS), etc., by facilitating the development of new housing stock and economic centres around strategically located transit nodes and opening up opportunities for value capture.

GUIDING PRINCIPLES

4. The TOD Policy for Delhi will create the most intense development areas in the city, providing the highest permissible norms for FAR and mix of uses. In order to maximise the opportunities and manage the impacts of such intense developments, the Policy will be implemented strategically in transit nodes with high development potential (“TOD Nodes”) as notified by the DDA. This will enable the creation of well-planned growth centres, developed as per the highest levels of services and sustainability principles, and capable of developing into future economic drivers and cultural hubs for the city.
5. DDA/UTTIPEC will undertake a rapid assessment of the development potential of the various transit nodes in the city and notify a limited number of TOD Nodes on the basis of their strategic importance and ease of implementation.

- 5.1. Such transit nodes shall be along Metro Rail, Railway, RRTS or any public transit systems (e.g. bus rapid systems in the future) having the capacity to carry more than 10,000 peak hour per direction traffic (PHPDT).
- 5.2. Strategic nodes will be identified on the basis of the following broad considerations:
 - 5.2.1. The selected nodes shall have sites that can be readily taken up for redevelopment such as vacant or underutilised government-owned lands, government housing, commercial centres, industrial estates, etc., within the Influence Zones (as defined in Clause 11). Availability of such sites for priority redevelopment will ensure that DDA/UTTIPEC can take up trigger projects to provide the necessary impetus for gradual intensification of the entire node;
 - 5.2.2. They shall have a good mix of greenfield and low-density brownfield sites. This will ensure that all the selected nodes have the capacity to intensify;
 - 5.2.3. Their location shall be strategic – either as economic/cultural hubs for the city or as potential triggers for development/regeneration of under-developed areas in the city.
6. Additionally, transit nodes where adequate interest has been expressed by landowners to undertake development as per the norms of this Policy will also be considered for notification as TOD Nodes.
 - 6.1. Interested applicants who wish to develop at any other transit node (not already notified as a TOD Node) as per the norms of the TOD policy and who meet the requirements of this Policy, may express their interest to DDA/UTTIPEC through an application comprising of the following:
 - Map showing the sites proposed to be redeveloped as a ‘TOD Scheme’ as per the conditions set out in Clauses 19 to 26,
 - List of land owners with details of location and area of land proposed under the TOD Scheme,
 - Letters of consent from all landowners involved.
 - 6.2. Any node where one or more such applications, adding up to at least 8 Ha of land are submitted, will be considered for notification as a new TOD Node by DDA. This will be over and above the nodes identified by DDA/UTTIPEC as per Clause 5.
7. DDA/UTTIPEC may revise/update the list of identified TOD Nodes periodically to include such additional nodes identified on the basis of demand and any other strategic nodes identified in the future.
8. DDA/UTTIPEC shall take up few of the following TOD Nodes on a pilot basis:
 - Dwarka Sector 21 Metro Station
 - Rohini Sector 18 Metro Station
 - MayurVihar Extension Metro Station
 - Mukundpur Metro Station
 - Sarojini Nagar and INA Metro Stations (combined)
9. The TOD Policy will only be applicable in the Influence Zones (as defined in Clause 11) of such notified TOD Nodes. All lands/properties within the respective Influence Zones are eligible to undertake development as per the norms of this Policy, provided they fulfil the requirements for undertaking TOD Schemes as set out under Clauses 19 to 26.
10. The following key outcomes will be targeted through this Policy.
 - 10.1. Optimised density and diversification of uses and activities:

This will be facilitated through enhanced densities and higher FAR norms, and promotion of compact mixed-use development. This will be complemented with commensurate augmentation of infrastructure, and application of stringent norms for environment conservation and public space provision. Such an approach will result in achieving an optimum mix of activities and higher job densities close to public transit systems, unlock the development potential of these areas and facilitate value capture.

- 10.2. Enhanced mobility:
 - 10.2.1. Pedestrian and NMT friendly environment - providing highest priority to pedestrians and NMT and lowest to private cars, through strategies such as restricted vehicular carriageways, limited car parking norms for all developments, restricted and high-priced public parking, enhancing/providing pedestrian and NMT facilities, etc.
 - 10.2.2. Improved connectivity and network density – enhancing the connectivity in the area through traffic management plans, augmentation of transport infrastructure, street improvements and creation of a network of pedestrian and NMT routes.
 - 10.2.3. Modal shift - providing efficient multi-modal integration and interchange to improve last mile connectivity and walkability, inducing modal shift in favour of public transport over time.
- 10.3. Improved public realm:

Generation of a vibrant and safe public realm with barrier-free universal access, achieved through articulation of built form and public open spaces/greens, improvement of streetscapes, and implementation of various place-making strategies.
11. The Influence Zone of each TOD Node will have two components.
 - 11.1. ‘TOD Planning Area’ –an area mostly falling within 800m radius around the transit station. Actual boundaries of the TOD Planning Area will be delineated and notified by DDA/UTTIPEC through a realignment of the 800m notional circle with closest roads, natural and topographical features, railway lines, etc. as applicable.
 - 11.2. ‘Intense Development Area’ – an area mostly falling within 500m radius around the transit station. All TOD Schemes will be limited to this 500m Intense Development Area as per the provisions of Clauses 19 to 26.
12. DDA/UTTIPEC will prepare an ‘Influence Zone Plan (IZP)’ for the delineated TOD Planning Area of each notified TOD Node as prescribed in the Regulations. For this purpose, DDA/UTTIPEC may appoint expert consulting firms/institutions to expedite the process of IZP preparation. Preparation and due approval of IZPs will be a prerequisite for sanction of any TOD Schemes. In case the notified TOD Nodes are in close proximity with overlapping TOD Planning Areas, such areas shall be planned as a corridor with an integrated IZP that combines the TOD Planning Areas of the stations.
13. The IZP will be customized to the site characteristics and context of each TOD Node, and detail various area improvement works such as upgrading public streets to include multi-utility zones, and facilities for IPT, pedestrian and NMT facilities, multi-modal integration, provision of public parking, urban furniture, signage, public conveniences, street vending zones, etc. The IZP shall integrate any other plans or Schemes proposed for the area such as plans for enhancing walkability, street improvement, Parking Management District Plans, infrastructure augmentation, etc. Any Multi-Modal Integration (MMI), over station development or station area development projects proposed around the transit stations by concerned transit agencies will also be included in the IZP.
14. The IZP will be prepared through a consultative process involving the respective local bodies, transit agencies, service providing agencies, land/property owners in the influence zone and other stakeholder groups using the area.
15. The IZPs will be updated/revised periodically to reflect the changes in the TOD Nodes due to development/redevelopment activity and to ensure that they continue to meet adequate standards of services and quality of life.
16. Interested land owners who wish to undertake development/redevelopment at any notified TOD Node may apply as a ‘Developer Entity’ (DE) by preparing a ‘TOD Scheme’ as per the provisions of Clauses 19 to 26 of this Policy and procedures set out in the Regulations.
17. The DE can be a government or private land/property owner, a group of land/property owners, or an entity (developer/business/corporate entity) representing a group of land/property owners who intend to plan and develop a TOD Scheme.
 - 17.1. If the DE comprises of multiple entities, they have to come together through a valid and legally enforceable agreement between all the constituent land owners to participate in, apply for, and

abide by and be bound by the terms and conditions of the respective TOD Schemes. Each constituent member of a DE shall have a valid and lawful ownership of and be in lawful possession of land in the TOD Scheme.

18. Participation under the TOD Policy is voluntary. Land/property owners within the notified TOD Nodes may upgrade/redevelop their existing buildings as per the existing permissible FAR without participating within the TOD Policy. However, the Development Control Norms of enhanced FAR, ground coverage and mix of uses and any others as specified in this Policy and Regulations can only be availed by implementing approved TOD Schemes.

TOD SCHEMES

19. TOD Schemes coming up for development under the Policy must fulfil the following criteria in order to be eligible.
- 19.1. A TOD Scheme must cover a minimum area of 1 Ha. At least 50% of the scheme area must fall within the Intense Development Area of a notified TOD Node.
 - 19.2. A TOD Scheme must be accessible from an existing road having a minimum width of 18m ROW, of a continuous length equivalent to at least 25% of the perimeter of the Scheme.
 - 19.3. A TOD Scheme can be constituted of separate plots adding up to 1 Ha that may be non-contiguous. However,
 - 19.3.1. The separate plots should be connected by either:
 - Public roads (not more than 30m ROW)
 - Public drains (not more than 10m width)
 - Public parks (not exceeding the open space hierarchy of 'tot lots' as per MPD)
 - 19.3.2. The area delineated as such with connecting roads, drains or parks shall be a contiguous area that can be taken up as a single TOD Scheme.
 - 19.3.3. The area under public roads/ public drains/ public parks will not be considered for meeting the 1 Ha requirement or computation of permissible FAR/ ground coverage.
20. Existing PSP plots within the TOD Node cannot be part of any TOD Scheme. However, in order to meet the additional requirement for health, education and other PSP facilities to cater to the enhanced densities in TOD Nodes, all PSP plots within the TOD Node shall be permitted to apply as stand-alone TOD Schemes and avail an additional FAR of 50% over and above the permissible FAR or 300, whichever is more. The following additional conditions shall apply.
- 20.1. Mix use norms set out in Clause 40.1 shall not be applicable to such sites, and the existing use premise shall be retained.
 - 20.2. Redevelopment of such sites within a TOD Node as per enhanced FAR can be taken up only after TOD Schemes of up to 8 Ha (not including the area under PSP plots for which applications are being submitted) have been approved for the node.
 - 20.3. The redevelopment shall be as per the Development Control Norms set out under this Policy. In case of school plots, the existing area under playgrounds shall be retained or enhanced within the same plot.
21. Amalgamation and reconstitution of plots will be permitted for all TOD Scheme areas.
- 21.1. Reconfiguration of layouts of public areas like internal roads, streets and open spaces as well as houses within planned colonies, co-operative house building societies, cooperative group housing societies, and co-operative housing societies shall be permitted to allow for better layout planning and urban design, provided that the reconfigured layout provides equal or more area under open spaces and public use.
 - 21.2. Public areas like roads, open spaces and drains being included within TOD Schemes as per Clause 19.3 but lying outside the limits of planned colonies, co-operative house building societies, co-operative group housing societies, and co-operative housing societies etc., shall be retained on an as-is basis as per Clauses 43 and 44.

22. In case of residential premises, the number of dwelling units may be increased in order to meet the requirements set out under Clause 38. The permissible mix of land uses in the TOD Schemes shall be as per Clause 40.
23. TOD Schemes falling in two TOD Nodes (where the influence zones of such TOD Nodes are adjacent and contiguous) can be considered for approval, provided they meet all other conditions under this Policy.
24. TOD Schemes of area lesser than 1 Ha but no less than 3000 sq. m. (contiguous) may be accepted only for land parcels that cannot be amalgamated due to the following reasons:
 - 24.1. Government lands that are surrounded by private lands or vice versa
 - 24.2. Lands that are surrounded by PSP plots, natural features, railway lines or other features such as public roads/ public drains/ public parks (exceeding the limits set in Clause 19.3.1)
25. In case of MRTS agencies (DMRC/ RRTS) and Railways, the operational areas for transportation such as tracks, depots, etc. shall not be considered as part of TOD Scheme area for calculation of FAR/ ground coverage/ minimum Scheme area for application of TOD norms.
26. MRTS Agencies and Railways may actively consider identified TOD Nodes for air space development over the stations/tracks, subject to structural and operational feasibility. These could be in the form of commercial (retail, offices, hospitality, etc.) and cultural/institutional spaces. The plans for such Over Station Development should be synchronized with the IZP for the area and reflect the character and intensity of surrounding development as per TOD norms. Wherever feasible, joint ventures for Station Area Development can be considered between the Railways and other adjoining land-owning agencies (both public and private).

FRAMEWORK FOR IMPLEMENTATION OF THE POLICY

27. A special committee shall be constituted under each local body as a Competent Authority (CA) for providing all approvals for IZPs and TOD Schemes under the Policy. The constitution and composition of CA will be as per the Regulations to this Policy. The CA will have the authority to reject any TOD Scheme, if the same does not meet the requirements of the Policy and Regulations, and existing building byelaws.
28. DDA/UTTIPEC will facilitate implementation of this Policy, and will have the following responsibilities:
 - 28.1. Identify and notify the list of TOD Nodes eligible for undertaking TOD development as per Clauses 5 to 8 of this Policy, and update/revise the same from time to time as required.
 - 28.2. Delineate Influence Zones of notified TOD Nodes as per Clause 11 of the Policy.
 - 28.3. Prepare and update IZPs for all notified TOD Nodes as per the provisions of the Policy and Regulations in a time bound manner.
 - 28.4. Support verification of applicability of the TOD Policy on TOD Schemes submitted to the Competent Authority for approval.
 - 28.5. Purchase the EWS housing stock created by the DE for EWS housing purpose (as per Clause 39 of this Policy) for further allotment to target beneficiaries.
29. Respective local bodies will be responsible for augmentation of infrastructure such as water supply, sewerage, electricity, road network and other essential services for enhanced density. Public works for area improvement identified under the IZPs shall also be implemented by the local body in a time bound manner. All such works will be planned and executed in coordination with concerned service providing agencies. Projects for Multi-Modal Integration (MMI) within the TOD Nodes may be implemented by the concerned mass transit agency or the respective local bodies or through partnerships between these agencies.
30. In order to finance such public works, External Development Charges (EDC) and TOD Charges will be levied on the TOD Schemes as prescribed in the Regulations. All such proceeds will be ring-fenced through a separate TOD Fund that will be set up under respective local bodies. Concerned ULB shall utilise the funds accrued from TOD Schemes for upgradation of infrastructure and area improvement works in the respective TOD nodes, so that local funds are invested for the benefit of the local

stakeholders. All additional charges/fees such as parking charges, advertisement revenues, etc. from the TOD Nodes will be deposited into the TOD Fund and utilised for area improvement works in the nodes.

31. Other Value Capture Finance (VCF) mechanisms such as Tax Increment Financing (TIF), betterment levy, etc. may also be adopted for augmenting public finances. The proceeds may be utilised by respective local bodies for area improvement works in the notified TOD Nodes or any other area improvement works identified under other Local Area Plans (LAPs) prepared within the jurisdiction of the local body.
32. A Grievance Redressal Mechanism will be constituted to resolve all disputes and anomalies emerging from the implementation of the Policy.
33. Concerned local bodies shall set up single window facilities for transparent and fast-track implementation of the Policy.
34. The DE shall pay all applicable fees and charges and execute the development in accordance with the approved TOD scheme, the building sanctions for individual blocks, and provisions of the Master Plan, ZDP and this Policy, as per timelines detailed in the Regulations. The DE shall also meet the EWS housing requirements (as set out in Clause 39) and develop and handover all public components of the Scheme (roads, opens spaces, etc. as detailed in the Development Control Norms of this Policy) to the concerned local bodies.

DEVELOPMENT CONTROL NORMS FOR TOD SCHEMES

35. The Development Control Norms of this Policy shall be applicable to all TOD Schemes and prevail in case of conflict with any other policy/provisions within the MPD.
36. Permissible FAR
 - 36.1. The permissible FAR for TOD Schemes will be in a range of 300-500. The minimum FAR of 300 has to be achieved for development as per TOD norms. FAR for each plot in a TOD Scheme will be 1.5 times the initially allocated FAR, up to a maximum of 500. In case the permissible FAR for a plot works out to be lesser than 300, the same will be increased to the minimum threshold of 300.
 - 36.2. In order to incentivise larger redevelopment projects, any TOD Schemes with an area of 4 Ha or more will be eligible for a FAR of 500.
 - 36.3. In case of TOD Schemes where existing service lanes/ public roads/ public drains/ public parks, etc., have been included for maintaining contiguity (as per Clause 19.3.1), land under such areas shall not be considered for computation of FAR.
 - 36.4. Any public amenities provided as part of the development such as public toilets, bridges, etc. shall be free of FAR, subject to the condition that they are maintained regularly by the DE and remain open and accessible to public at all times of the day, failing which, the concerned local body shall take over the same.
 - 36.5. TOD Schemes that are not able to utilise the permissible FAR due to height restrictions, may be allowed relaxations in ground coverage as prescribed in Clause 37 and setbacks as prescribed in Clause 41, without compromising the area to be maintained under Green Public Open Space (as per Clause 44) and subject to clearance from Delhi Fire Services.
37. Ground Coverage
 - 37.1. Ground coverage shall be a maximum of 40% of the entire TOD Scheme/plot area.
 - 37.2. Podiums shall be considered as part of ground coverage except if the criteria given in Clause 44.3 are met.
38. Size of dwelling units
 - 38.1. The total number of dwelling units in a TOD Scheme shall be increased by at least 20% of the existing number of dwelling units prior to redevelopment.
 - 38.2. There is no restriction on the size of residential units redeveloped for accommodating existing dwelling units within the TOD Scheme. However, at least 50% of the built-up area remaining after accommodating existing number of dwelling units, must be used for developing dwelling units of 100 sq.m. or lesser in size.

- 38.3. In case a TOD Scheme is comprised of plots with no existing residential development such as vacant residential plots or non-residential plots, at least 50% of the built-up area under dwelling units developed as part of the residential component shall be used for developing dwelling units of 100 sq.m. or lesser in size.
- 38.4. In case of TOD Schemes comprising of a mix of existing built-up and vacant residential plots and non-residential plots, the final mix of dwelling units in the TOD Scheme will be derived by applying Clauses 38.2 and 38.3 on a plot-by-plot basis.
- 38.5. Mandatory EWS housing requirement as per Clause 39 has to be met over and above these conditions.

39. EWS Housing

- 39.1. EWS housing provision (unit size shall range between 32-40 sq.m.) shall be mandatory for all TOD Schemes, irrespective of the land use.
- 39.2. The DE shall utilize a mandatory FAR of 15% over and above the maximum permissible residential FAR for provision of EWS housing.
- 39.3. The entire EWS housing stock shall be sold to DDA.
- 39.4. Necessary commercial and PSP facilities for EWS shall also be provided by the DE.
- 39.5. The EWS housing component created by the DE shall be subject to quality assurance checks, as prescribed in this regard by DDA/GNCTD. The final handing/taking over of this component shall be subject to fulfilling the quality assurance requirements.
- 39.6. Parking norms of 0.5 ECS/ 100 sq. m. of BUA to be provided for EWS.

40. Mix of uses

- 40.1. In all TOD Schemes, a minimum of 30% of overall FAR shall be mandatory for Residential use, a minimum 10% of FAR for commercial use and minimum 10% of FAR for community facilities. Mix of uses and FAR utilization for the remaining 50% FAR shall be as per the land use category designated in the ZDP, as detailed in the table below:

Land Use as per ZDP (At least 50% of total FAR to be as per ZDP Use)	Permissible Mix of Uses within FAR Utilization			
	Minimum Residential	Minimum Commercial	Minimum PSP and/or utilities	Indicative Mix of Uses within remaining 50% FAR, as per ZDP land use
Residential	30%	10%	10%	Of the remaining FAR, at least 20% or more (up to 70% of total) is for Residential use. Other uses are permitted up to 30%.
Commercial	30%	10%	10%	Of the remaining FAR, at least 40% or more is to be for commercial use. Other uses are permitted up to 10%.
Industrial	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR to be for Industrial use.
Government	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any Government use.
Transportation	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any use after meeting all operational requirements for transportation facilities.

40.1.1. The mandatory facilities and commercial component shall cater to the requirements of the residential population in that land parcel.

40.1.2. MRTS/ RRTS/ Railways may be exempted from providing the minimum 30% Residential component applicable to all other DEs.

40.2. In case a TOD Scheme is constituted of plots with different designated land uses as per ZDP, then the overall mix of uses will be proportionate to the area of land under each land use.

41. Building controls within premises

41.1. In all TOD Schemes, boundary walls along any edge facing a public space (such as roads, parks, etc.) shall be prohibited with the exception of high security buildings. Enclosure of sites, if required, can be provided by fences, hedges or boundary walls that maintain unobstructed visual connection between the two sides above a height of 100 cm.

41.2. Minimum setbacks applicable shall be as follows:

S. No.	Building Height (in m.)	Front (m) - all edges facing a public ROW of 18 m and above	All other sides (m)
1.	Up to 18	0	6
2.	21	0	7
3.	24	0	8
4.	27	0	9
5.	30	0	10
6.	35	0	11
7.	40	0	12
8.	45	0	13
9.	50	0	14
10.	55 and above	0	16

41.3. The setbacks shall always remain unblocked and shall be handed back to the local body to be used as public roads for service/ fire access and public movement under the control of the concerned local body. The minimum area to be handed back as public roads will be in form of setbacks given in the table above or 20% of the TOD Scheme area, whichever is greater.

41.4. The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws. TOD Schemes shall be planned as per above setback norms, while endeavouring to ensure that distance between buildings is as per building byelaws and all dwelling units get a minimum 2-hour sunlight in at least one habitable room on the shortest winter day and have natural ventilation.

41.5. Active frontage requirements for building facades shall be as follows:

Facing Street Right-of-Way	Minimum percent of building frontage at built-to ROW line to have active frontage*
ROW of ≥ 18 m	$\geq 50\%$
ROW of < 18 m	No minimum requirement

*Active frontages include arcades, shop-fronts, entrance doorways, access points, entry/exits and transparent windows. Commercial frontages shall have minimum 50% transparency (un-tinted) at ground floor level. The ground floor of all parking structures / podiums or stilts must be lined with active frontage facing the main streets.

41.6. Since main entries of buildings need to be from the main streets where zero setbacks are permitted, higher plinth levels may be used to create privacy for ground floor windows. It shall be ensured that steps, stoops, etc. at ground level do not encroach upon footpaths or any part of public ROW.

However, projections (above first floor level) of balconies, chajjas, etc. which are not countable in FAR, are permitted over streets subject to clearance by the concerned local bodies.

41.7. In the new layouts, underground pipelines for fire hydrants on the periphery, exclusively for firefighting services shall be provided. Necessary provisions for laying underground/ over ground firefighting measures, water lines, hydrants etc. shall be made by the concerned local body.

41.8. Access and all other provisions shall be as per Delhi Fire Service Act, 2007.

42. Parking Standards

42.1. On-street parking should be provided only where necessary within the influence zones of TOD Nodes. No free (un-paid) on-street parking for private vehicles and it should be priced higher than off-street parking.

42.2. Each on-street parking space shall be marked physically on ground and notified before commissioning, so as to facilitate enforcement by the law enforcement agencies.

42.3. All use premises within the TOD Schemes shall be permitted 1.33 Equivalent Car Space (ECS) per 100 sq.m. of floor area or as specifically prescribed by Parking Policy/Regulations for Delhi in the future. Indicative on-site parking requirements for projects are given below:

Mode	Distribution of overall parking (in percentage) *
Cars/Taxis	60
2 Wheelers	10
Cycles	10
Buses/Shared Vans	10
Commercial vehicles	10

*The above figures are indicative and may be customized on case to case basis. However, the above-mentioned proportion of cycle parking is mandatory.

42.4. The standards given in Equivalent Car Space (ECS) shall include parking for all types of vehicles i.e. cars, scooters, cycles, light and heavy commercial vehicles, buses etc.

42.5. DE shall provide at least 50% of all parking facilities within TOD Schemes as 'public parking' facility. Appropriate signage shall be displayed for it.

42.6. Parking may be in the form of stack parking, surface parking, podium parking, basement parking, stilt parking on surface or within basements or podiums, or any other innovative methods, and it shall be counted towards ECS requirement.

42.7. For at-grade parking, no boundary wall shall be permitted around parking lots though permission may be given for fencing or cordoning off with low height plantation, so that visual connection between parking lot and adjacent footpath is maintained.

42.8. Only permeable materials to be used for surface parking. Secured cycle parking facilities (which are mandatory as part of the ECS requirement) shall be provided at least every 50-100 m.

42.9. No parking shall be permitted on or under any designated 'Green Public Open Space'.

42.10. Parking spaces for differently-abled to be provided as per Bureau of Indian Standards, National Building Code of India 2016, IRC:SP:12:2015 and MoHUA's Harmonised Guidelines and Space Standards for Barrier Free Built Environment for Persons with Disability and Elderly Persons, 2016.

43. Roads and connectivity

43.1. In case of TOD schemes where existing service lanes/ public roads/ public drains/ public parks, etc., have been included in the TOD Scheme area for maintaining contiguity, the following must be ensured:

43.1.1. The dimensions of existing public roads (in terms of both length and area) as currently existing on ground shall be retained. In case additional land is required from the DE for

improvement/widening of adjoining road(s), then the DE will be allowed to avail the FAR for the entire land parcel within the remaining plot/Scheme.

- 43.1.2. Where a public road passes through a TOD Scheme, for continuity of uses and floor-plates of buildings on adjacent blocks, connections may be provided over public Right-of-Ways in the form of bridges, covered corridors, skywalks, etc., subject to height clearance by the concerned authorities.
- 43.2. Of the area taken up for development within a TOD Scheme, at least 20% of land (including setbacks) shall be utilised for construction of roads/ circulation areas and handed over to the concerned local body/ road owning agency for public use. The DE shall provide additional roads/streets for public use within the TOD Scheme as per the following norms:
 - 43.2.1. Road networks to be planned with a vehicular route network of approximately 250m c/c and pedestrian network of approximately 100m c/c.
 - 43.2.2. Based on ground conditions, the street grid (i.e. c/c spacing between ROWs) requirement within the TOD Scheme area may be relaxed by maximum 10%. Only pedestrian/ NMT networks can be considered in the form of corridors which run through/ under buildings or plots, as long as they are kept open for general public at all times.
 - 43.2.3. All such roads shall be designed, developed and handed over free of encumbrances to the concerned local body.
- 43.3. All new public streets (including those developed in the setbacks) shall be as per Street Design Regulations; Annexure-12.0(I) of MPD-2021 and relevant IRC codes.
- 43.4. DE shall ensure that all new roads / streets must intersect to create junctions and integrate with the surrounding network to augment connectivity. There shall be no dead-end roads.
- 43.5. Safe at-grade crossings to be provided for pedestrians and NMT at all junctions and mid-block crossings.
- 43.6. In existing areas, where a fine network of pedestrian movement already exists, it shall be preserved as far as possible.
- 43.7. At least one primary pedestrian entry to each building/complex shall be located from the main access street.
44. Green Public Open Space
 - 44.1. Public areas currently existing on ground shall be retained as is. Such areas can be improved in terms of dimensions, area and quality. Existing public parks with a maximum size for tot-lots as per Master Plan can be relocated within the TOD Scheme provided that their area remains the same. This shall be in addition to the mandatory Green Public Open Space as per Clause 44.2.
 - 44.2. The mandatory Green Public Open Spaces shall be provided by the DE as part of the TOD Scheme, as follows:
 - 44.2.1. 20% of the area of the amalgamated plot shall be designated as Green Public Open Space for public use. The DE shall design and develop the Green Public Open Space as per approved layout plan, and hand it over to the concerned local body for maintenance. This is in addition to the 20% land area mentioned in Clause 41.3.
 - 44.2.2. Additional 10% green/recreational area shall be developed by the DE for exclusive use of the occupants. This may include plazas, tot-lots, green spaces, gardens, common areas, etc., that can also be created on top of structured/ concretized areas such as basements, podiums, terraces, plazas, etc.
 - 44.3. The extent of Podium area that is used as a green/recreational open space with natural vegetation shall not be included for computation of ground coverage.
 - 44.4. The Green Public Open Space shall remain un-gated and open to general public at all times and have direct access from a major ROW (18m or above) on at least one side. The Green Public Open Space requirement shall constitute of at least one consolidated green with a minimum area of 2000 sq.m. The remaining area, if any, under Green Public Open Space can be configured as open

spaces, at other locations within the TOD Scheme, with a minimum area as prescribed for a tot-lot as per the Master Plan. In case of TOD Schemes of less than 1 Ha area as per Clause 24, the Green Public Open Space shall be given as a single consolidated green.

- 44.5. The consolidated Green Public Open Space shall not be a linear strip located longitudinally along major ROWs. The width of the consolidated Green Public Open Space along the major ROW shall be a minimum of 10m or equivalent to 20% of the length of the side adjoining the major ROW, whichever is greater. This will create usable and well-proportioned spaces for public use as well as functions such as natural treatment systems, working landscapes, sports fields, edible landscapes, etc.
- 44.6. Parking is not permitted under or within the minimum 20% Green Public Open Space requirements.
- 44.7. Concerned local body may utilize up to a maximum of 20% of the land reserved for Green Public Open Spaces under each TOD Scheme for provision of public utilities envisaged under the IZPs.
45. Environment
 - 45.1. The entire development has to be compliant with green building norms as per UBBL and prevailing MPD.
 - 45.2. The Scheme shall have mandatory adequate solid waste management facilities (preferably zero waste), waste water recycling facilities and rainwater harvesting.
 - 45.3. Surface drainage and infiltration patterns of the area shall not be obstructed under any circumstances. In case any toe-walls are provided within the TOD Scheme, adequate inlets and gaps shall be provided so as not to obstruct surface drainage/ flow of rain water, etc.
 - 45.4. All prevailing regulations and laws related to preservation and planting of green covers/trees shall apply.
46. Universal barrier-free access: All public spaces, roads, Green Public Open Spaces, parking areas, buildings, etc. within TOD Schemes and all area improvement works taken up as per the approved IZPs shall be designed for barrier free universal access as per Harmonised Guidelines and Space Standards for Barrier Free Built Environment for Persons with Disability and Elderly Persons, 2016 of the Ministry of Housing and Urban Affairs.

The text indicating the proposed modifications shall be available for inspection at the office of Dy. Director (MP), Delhi Development Authority, 6th floor, VikasMinar, I.P. Estate, New Delhi on all working days during the period referred above. The text indicating the proposed modifications is also available on DDA's website i.e. www.dda.org.in.

[F. No. F. 20 (7)2015/MP]

D. SARKAR, Commissioner-cum-Secy.